التطور الاقتصادي للبحر الأحمر
بعد افتتاح قناة السويس
للملاحة العالمية

(١٨٦٩ – ٢٠٠٥)

دكتور
السيد حسينِ جلال
بهيئة قناة السويس وأستاذ غير متفرغ
بجامعة الإسكندرية وجامعة قناة السويس
(سابقاً)

٢٠٠٧

جغرافية حوض البحر الأحمر :

تبلغ مساحة المسطح المائي لحوض البحر الأحمر ٤٥٠ ألف كيلوا متر مربع وتبلغ إجمالي طول سواحله ٨٥٣٠ كيلوا متر ، منها ٤٣١٨ كم علي الساحل الأفريقي و ٤٢١٢ كم علي الساحل الآسيوي . وتنتشر الخلجان في السهول الساحلية علي الجانبين: الأفريقي والآسيوي متعمقة في الداخل فأدت إلي خلق موانئ مهمة مثل : مصوع وعصب في السهل الإريتري وكذلك ميناء جده بالسعودية وميناء الحديدة وعدن باليمن . وانتشرت أمام هذه الخلجان المجموعات الجزرية الساحلية الهامة [1] وتمتاز هذه الأحواض البحرية في وجود مضايق هامة ممثلة في مضيق باب المندب جنوب البحر الأحمر ، كما أن قناة السويس تمثل حداً صناعياً في لسان منخفض شمال خليج السويس ، ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط ، بحيث وصلت مياه المحيط الهندي الدافئة إلي مياه البحر المتوسط المعتدلة ، مما أثري الثروة السمكية للبحر الأحمر [2] .

يبلغ عدد سكان حوض البحر الأحمر ٢٣٦,٣ مليون نسمه (خلال عام ٢٠٠٤)[3]
وإجمالي التجارة السلعية (صادرات) (بالمليون دولار) = ٢٥٣٠٢٩
والواردات (بالمليون دولار) = ١١٨٩٣٧ وفي الجدول الآتي : -

(جدول رقم ١) عدد سكان حوض البحر الأحمر وتجارته السلعية
(خلال عام ٢٠٠٤)

الدولة	عدد السكان بالمليون نسمه	التجارة السلعية	
		الصادرات (ملايين الدولارات)	الواردات (ملايين الدولارات)
إثيوبيا	٧٠	٦٥٠	٣٣٠٠
الأردن	٥,٤	٣٩٧٠	٧٨٩٢
اريتريا	٤,٥	٢٠	٦٧٠
إسرائيل	٦,٨	٣٦٨٧٤	٤٣٤٢٥
الضفة الغربية وغزة	٣,٥	.....	.....
مصر	٦٨,٧	٧٦٨٢	١٢٨٣١
الجمهورية اليمنية	١٩,٨	٤٥٥٥	٣٧٩٠
السودان	٣٤,٤	٣٧٧٧	٤٠٧٥
السعودية	٢٣,٢	١٩٥٥٠١	٤٢٩٥٤
الإجمالي	٢٣٦,٣	٢٥٣٠٢٩	١١٨٩٣٧

المصدر : تقرير التنمية في العالم ٢٠٠٦ ، البنك الدولي

ازدياد أهمية البحر الأحمر بعد افتتاح قناة السويس :-

يتميز البحر الأحمر بموقع فريد ، فهو حلقة الاتصال بين البحار الشرقية والبحار الغربية ، كما أنه يقع عند التقاء قارات العالم القديم فهو حجر الزاوية بين القارات الثلاث لأنه يتوسط القلب المعمور والفعال من العالم القديم . يمتد من الموسميات في جنوب شرقي آسيا حتى المعتدلات في غربي أوروبا . فهذا النطاق العظيم الذي يضم السواد الأعظم في شريحة كثيفة عريقة الحضارة ، ويعد بوضوح محور البشرية ، وكتلتا سكان الموسميات والمعتدلات في نهايته هما قطباه وقد ظل هذا البحر علي مدي العصور عاملاً فعالاً لربط البلاد المحيطة به بعضها ببعض ، فقد كان طريقاً للملاحة بينها ووسيلة للتبادل التجاري والحضاري . بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية (نوفمبر ١٨٦٩) أصبح البحر الأحمر لأول مرة في تاريخه بحراً مفتوحاً بعد أن كان مغلقاً وأصبحت سواحله الشرقية والغربية أكثر قرباً لموانئ البحر المتوسط والبحر الأسود وموانئ غرب أوروبا . وهكذا أصبح البحر الأحمر طريق الأسطول التجاري العالمي الحربي والتجاري علي السواء ، وتدفقت السلع والأفراد عبر هذا الطريق الملاحي الهام الذي ربط الشرق بالغرب وأصبح كياناً مرتبطاً عضويا بهذا الممر الملاحي العالمي . ومن هنا أصبح النقل البحري مستمراً دون انقطاع أو تعدد في الشحن والتفريغ . وهكذا جاءت قناة السويس كأكبر اختزال في جغرافية النقل البحري . فبعملية جراحية جغرافية – صغيرة نسبياً – اختزلت قارة بأكملها – هي أفريقيا – وأسرت طريق رأس الرجاء الصالح وأعادت البحر الأحمر ودوله خاصة في بؤرة الخريطة ، ومنذ شق قناة السويس ، شهد العالم إحلال البخار محل الشراع الذي كان تعوقه رياح البحر الأحمر ، فأصبحت قناة السويس شريان المواصلات البحرية العالمية وعنق الزجاجة في الخطوط الملاحية العالمية أو كنقطة تجمع لها(Converging point) وجددت شباب موقع البحر الأحمر .

كما أن طريق السويس – البحر الأحمر ميزة تجارية وعمرانية وملاحية حاسمة على طريق رأس الرجاء الصالح . فطريق السويس أغني بالموانئ البحرية الصالحة المجهزة ومحطات التزود بالوقود المنتشرة علي طول سواحله كما أنه أغني بمناطق الإنتاج والأسواق والنشاطات التجارية التي تجذب السفن التجارية وسفن البضائع .

ميزة آخري لطريق السويس أنه يجتاز بحاراً داخلية شبة مغلقة أو أنصاف محيطات أو " هوامش محيطات " تقل فيها أخطار التيارات والعواصف والأنواء البحرية ، ولذا فهو من الناحية الملاحية طريق محمي وأكثر نفعاً ، علي عكس طريق الرأس الذي هو محيطي أكثر وفيه تشتد العواصف الهوجاء في البحار الجنوبية خاصة في عروض الأربعينيات الصاخبة أو المزمجرة كما تسمي Roaring forties [٤] .

وتزداد أولوية طريق البحر الأحمر وتتضاعف أفضليته كلما تقاربت نقطتا القيام والوصول (مثلما هو الحال بين البحر الأحمر والبحر المتوسط) ، وتقل و تضعف كلما تباعدتا (مثلا كما هو الحال بين الولايات المتحدة والخليج العربي أو بين أستراليا وبريطانيا) فكلما كانت الدولة أو المنطقة أبعد عن القناة ، كلما قل اعتمادها عليها وتعاملها معها . فالدول البعيدة مثل الولايات المتحدة لا تهتم كثيراً بطريق السويس والعكس تماماً هو الصحيح بالنسبة للدول والمناطق الأقرب إلي البحر الأحمر. وقد قامت سلطات قناة السويس بمنح تخفيضات كبيرة لهذه في رسوم العبور المناطق البعيدة التي يطلق عليها (الخطوط الملاحية الطويلة) (Long haul) لجذبها إلي طريق السويس – البحر الأحمر .

كذلك استفادت التجارة العالمية والنقل البحري من (طريق السويس- البحر الأحمر) بانخفاض قيمة التأمين علي البضائع المنقولة من ٢,٥% من ثمن البضاعة إلي ١% . وضربت صحيفة شركة قناة السويس مثالاً لذلك بتاجر كان يشحن بضاعته عن طريق الشركة الملاحية الفرنسية (المساجيرى ماريتيم) الفرنسية فكان يدفع لطن البضاعة إلي اليابان ٨٣٠ فرنكا ولكنه يدفع الآن (فى عام ١٨٧٣) على نفس الطن وفى نفس الشركة ٢٧٥ فرنكا . (٥)

كما أدى افتتاح قناة السويس إلي انخفاض نسبة الوفيات بين الجنود المسافرين إلي الشرق إذ لم تزد نسبة الوفيات بينهم عن ٥% بينما كانت تبلغ ٢٠% تقريباً عندما كانوا يسافرون عن طريق رأس الرجاء الصالح .(٦)

ويتميز طريق " السويس – البحر الأحمر" بنوع خاص من المناخ المناسب فضلاً عن وجود ميزة برزت أهميتها علي وجه الخصوص في القرنين التاسع عشر والعشرين وهي أن محطات الفحم والإمداد بالوقود السائل فيما بعد ، لم تكن فقط عديدة ، بل كانت الواحدة لا تبعد كثيراً عن الآخري في حوض البحر الأحمر والبحر المتوسط . (٧)

وقد ساعد ذلك السفن البخارية علي توفير فراغ أكبر للبضاعة بدلاً من الفراغ الكبير الذى كانت تشغله أماكن الفحم بالسفينة نظراً لطول الرحلة وبعد محطات الفحم . وأقبلت السفن البخارية تستخدم القناة ولا سيما أن السفن الشراعية لم يكن من السهل عليها الملاحة في البحر الأحمر وخصوصاً الأجزاء الشمالية منه والتي كانت خطيرة من الناحية الملاحية لعدم انتظام الرياح وكثرة الصخور .(٨)

كما يتميز البحر الأحمر بوجود العديد من الجزر ، ويقدر عددها بنحو ٣٧٩ جزيرة ، منها جزر صغيرة نسبياً وعدد الجزر الكبيرة التي تتجاوز مساحتها ثمانية أميال مربعه لا تتعدي جزائر مثل ذقر Zukur والحنش الكبيرة GR . Hanish ودهلك الكبيرة GR. Dahlak وفرسان الكبيرة GR. farsan وقمران Kamaran، ومع هذا فإننا نجد نحو ٢,١ جزيرة في كل ميل مربع من المسطح المائي (٩)

اختصار المسافات وأثرة :

إن الوفر في مسافة الرحلة ينعكس أثرة علي الوفر في عناصر التكاليف (الوقـود – زمن الرحلة وما ينتج عنه من الوفر في الإيجار والتأمين وتكلفة رأس المال المحتجـز فـي البضاعة) وهو ما يعني أن إجمالي الوفورات لكل سفينة تتفاوت حسب طول الرحلـة التـي تقطعها بين الموانئ المختلفة أي حسب المسافة التي توفرها قناة السويس للسفن العابرة .

إن الوفر في تكلفة الرحلة (Voyage cost) ينعكس بدورة علـي تكـاليف النقـل البحري ويؤدي إلي انخفاض النولون وبالتالي تنخفض أسعار السلع المنقولة بحراً أي ازدهار التجارة الدولية . وتتمثل عناصر تكاليف النقل البحري في النقاط التالية :

١) عناصر تكاليف رأس المال Capital cost .

٢) عناصر تكاليف التشغيل Operating cost .

٣) عناصر تكاليف الرحلة Voyage cost .

ويهمنا هنا من هذه العناصر الثلاثة ، البند الثالث والذي يتكون من البنـود الآتيـة : رسوم المواني والقنوات وقود الرحلة ، التأمين علي البضـاعة وعمولـة الوكيـل الملاحـي وتكاليف آخري وتعتبر تكلفة الوقود من أهم عناصر تكاليف إستخدام السفينة ، حيـث تبلـغ حوالي نصف تكاليف استخدام معظم أنواع السفن (بدون رأس المال) وتزيد بالنسبة لناقلات البترول العملاقة إلي ما يزيد علي ثلثي التكاليف .

ويوضح لنا الجدول رقم (٢) مدي اختصار قناة السويس المسافة بين مـواني البحـر الأحمر وبين مواني غرب البحـر المتوسـط ، فقـد بلغـت نسـبة الـوفر فـي المسـافة ما بين ٨٣% و ٢٤% .

(جدول ٢)

المسافات من موانى البحر الأحمر إلى ميناء LAVERA بالبحر المتوسط

(جنوب فرنسا) (غرب البحر المتوسط)

اسم الميناء	المسافة عبر قناة السويس بالأميال البحرية	المسافة عبر رأس الرجاء الصالح	الوفر بالأميال البحرية نسبة المسافة %	نسبة الوفر في المسافة %
بور سودان	٢٣٠٣	١٠٣٦٨	٨٠٦٥	%٧٧,٨
مصوع	٢٥٨٢	١٠١٠٩	٧٥٢٧	%٧٤,٥
عصب	٢٧٨٠	٩٨٥٩	٧٠٧٩	%٧١,٨
جيبوتي	٢٨٩٩	٩٨٢٦	٦٩٢٧	%٧٠,١
جدة	٢٢٤٥	١٠٤١١	٨١٦٦	%٧٨,٤
عدن	٢٩١٦	٩٧١٧	٦٨٠١	%٧٠
ينبع	٢٠٦٩	١٠٥٦١	٨٤٩٢	%٨٠
الحديدة	٢٦٨٤	٩٩٤٠	٧٢٥٦	%٧٣
العقبة	١٩٠٩	١٠٩٥٧	٩٠٤٨	%٨٢,٦

كذلك يوضح لنا الجدول رقم (٣) أن موانى البحر الأحمر قد أصبحت قريبة من موانى دول غرب أوروبا بعد أن اختصرت قناة السويس المسافة بنسب تراوحت بين ٦٨% و ٢٥ % .

(جدل رقم ٣)

المسافات من موانى البحر الأحمر إلى ميناء روتردام (هولندا غرب أوربا)

اسم الميناء	المسافة عبر قناة السويس بالأميال البحرية	المسافة عبر رأس الرجاء الصالح	الوفر بالأميال البحرية	نسبة الوفر في المسافة %
العقبة	٣٦٦١	١١٣٤٣	٧٦٨٢	%٦٧,٧
عصب	٤٥٣٢	١٠٢٤٥	٥٧١٣	%٥٥,٨
جيبوتي	٤٦٥١	١٠٢١٢	٥٥٦١	%٥٤,٥
الحديدة	٤٤٣٦	١٠٣٢٦	٥٨٩٠	%٥٧
جدة	٣٩٩٧	١٠٧٩٧	٦٨٠٠	%٦٣
عدن	٤٦٦٨	١٠١٠٣	٥٤٥٣	%٥٣,٨
مصوع	٤٣٣٤	١٠٤٩٥	٦١٦١	%٥٨,٧
بور سودان	٤٠٥٥	١٠٧٥٤	٦٦٩٩	%٦٢,٣
ينبع	٣٨٢١	١٠٩٤٧	٧١٢٦	%٦٦,١

(جدول رقم ٤)

الوفورات التي تحققها الطرق الملاحية المختلفة باستخدام قناة السويس

الطرق الملاحية والمواني الممثلة لها	عدد أيام الوفر
البحر المتوسط (تارانتو) – البحر الأحمر (جدة)	٢٦,٨
– شمال غرب أوروبا (روتردام) – البحر الأحمر (جدة)	١٩,١
– أمريكا الشمالية (موبل) MOBILE – البحر الأحمر (جدة)	١٢,٧

ويمكن تحويل الوفر في المسافة إلي وفر في عدد أيام الرحلة بافتراض أن سرعة السفن ١٤ ميلا بحريا في الساعة وأن عبور القناة وفترة الانتظار تستغرق يوما واحدا للرحلة .

وبتطبيق ذلك علي مواني البحر الأحمر في الجدولين رقم ٦,٥ نجد أن الوفر في زمن الرحلة بين مواني البحر الأحمر ومواني البحر المتوسط وغرب أوروبا قد بلغ من ٢٣ يوما إلي خمسة أيام .

(جدول رقم ٥)

عدد أيام الوفر في الرحلة فيما بين مواني البحر الأحمر

وميناء (لافيرا) في جنوب فرنسا غربي البحر المتوسط

من ميناء	عدد أيام الرحلة عبر قناة السويس	عدد أيام الرحلة عبر رأس الرجاء الصالح بالأيام	الوفر في زمن الرحلة بالأيام
بور سودان	٧,٩ يوم	٣٠,٩	٢٣
مصوع	٨,٧ يوم	٣٠,١	٢١,٤
عصب	٩,٣ يوم	٢٩,٣	٢٠
جيبوتي	٩,٦ يوم	٢٩,٢	١٩,٦

(جدول رقم ٦)

عدد أيام الوفر في الرحلة فيما بين مواني البحر الأحمر وميناء روترام

(غرب أوربا)

من ميناء	عدد أيام الرحلة عبر قناة السويس	عدد أيام الرحلة عبر رأس الرجاء الصالح بالأيام	الوفر في زمن الرحلة بالأيام
بور سودان	١٣,١ يوم	٣٢	١٨,٩
مصوع	١٣,٩ يوم	٣١,٢	١٧,٣
عصب	١٤,٥ يوم	٣٠,٤	١٥,٩
جيبوتي	١٤,٨	٣٠,٤	١٥,٦

واضح من الجداول السابقة أن المسافات أقصر في كل الحالات بطريق السويس وهذا لا يعني فقط وفرا هاما في عدد أيام الرحلة ولا في عدد السفن اللازمة لنفس الرحلة الواحدة ، وبالتالي في عدد الرحلات التي يمكن للسفينة الواحدة أن تقوم بها في العام الواحد ، وإنما كذلك في نفقات التشغيل – السابق الإشارة إليها – من وقود وتموين وصيانة وتأمين ..الخ

تأثير نفقات النقل علي التجارة الدولية :

لاشك أن نفقات النقل تؤثر في أثمان السلع محل التجارة الدولية في كل من الدولة المصدرة والدولة المستوردة ويلاحظ أنه من شأن نفقات النقل آلا يتعادل ثمن السلعة في الدولة المصدرة مع ثمنها في الدولة المستوردة وبالتالي تحد هذه النفقات من أثر التجارة الخارجية في تعادل ثمن السلعة ما بين مختلف الدول الأطراف فيها وذلك علي نحو يجعل الثمن أعلي في الدولة المستوردة عنة في الدولة المصدرة بمقدار نفقات النقل . ومن جهة أخري يقل حجم التجارة الدولية عنة قبل إدخال نفقات النقل في الاعتبار . والسلع التي يمكنها أن تتحمل نفقات النقل مع ذلك تظل أرخص من جزء من الإنتاج الوطني فيها هي وحدها التي ستستورد في حين ستنتج الكمية الكافية لتشبع باقي الطلب الخارجي في داخل الدولة .

تكاليف الشحن كنسبة مئوية من قيمة الواردات (سيف) :

في الفترة من (١٩٨٠: ١٩٨٦) ارتفعت قيمة الواردات بنسبة ٦,١% بينما انخفضت نسبة تكاليف الشحن إليها بنحو ١٤ % (وهي فترة انخفاض أسعار البترول) . ولكن اختلف الوضع بالنسبة لمجموعتي الدول ، حيث زادت الواردات للدول المتقدمة ، وانخفضت تكاليف الشحن انخفاضاً ملموساً من ٥,٥ % : ٤,٤% بينما انخفضت قيمة واردات الدول النامية ، وانخفضت نسبة تكاليف الشحن انخفاضاً طفيفاً من ١٠,٤ % : ٩,٤% . (١١)

أوجه التقدم الحديث فى النقل البحري :-

١. ثورة الحاويات والتي كانت الشرارة الأولى التي بدأت التطور المذهل فى دورة البضائع من محل شحنها إلى مكان تسليمها مع تحقيق اقتصاديات الحجم .
٢. النقل متعدد الوسائط intermodal حيث أدت الثورة السابقة إلى ظهور هذا الأسلوب ، بعد أن تمت التهيئة التشريعية للبيئة فى ظل نظام الحاويات container system وهو يعمل على تحقيق أقصى استفادة من الحاوية بشحن البضائع من محل البائع إلى محل المشترى .

٣. التبادل الالكتروني للبيانات electronic data interchange كان التطور الهائل فى نظم المعلومات أثره فى زيادة فاعلية دورة البضائع ، بتقليل فترة مكوث سفن البضائع بالميناء وخفض مراحل الإجراءات الإدارية .

٤. استخدام وسائل التحديد الالكتروني للمعدات Automated equipment identification بمحطات الحاويات وكان لذلك أثر كبير فى تحقيق السيطرة الكاملة على الحاوية فى المحطات ، وانعكس ذلك مباشرة على تيسير انسياب دورة البضائع .

٥. ظهر الاتجاه لتطبيق المفاهيم الحديثة للوجستيك (logistics) فى العقد الأخيرة والذي كان له أثره فى خفض تكاليف نقل السلعة .

الحوافز التي تقدمها قناة السويس للسفن العربية :

تمنح هيئة قناة السويس تخفيضات فى رسوم العبور للسفن العربية لتشجيعها على عبور قناة السويس ، وقيامها بمنافسة السفن الأخرى وتتمثل هذه الحوافز فى الآتي :

أولاً :- تخفيضات قدرها ٣٥% لسفن الغاز الطبيعي المسال (LNG) القادمة من الخليج العربي ، تشجيعاً لها لفتح أسواق جديدة في دول أوربا .

ثانياً :- تخفيضات أخرى مرتبطة بكمية الغاز المنقولة cargo incentive كالأتي :-

- ٥% للكميات العابرة التي تزيد عن ٠,٥ مليون طن وحتى مليون طن .
- ١٠% للكميات العابرة التي تزيد عن ١,٠مليون طن وحتى ٢,٠ مليون طن .
- ١٥% للكميات العابرة التي تزيد عن ٢,٠ مليون طن .

وقد أسفرت هذه التخفيضات عن فتح أسواق جديدة لغاز الخليج العربي في الدول الأوربية مثل : أسبانيا وفرنسا وتركيا .

ثالثاً :- منح تخفيضات لناقلات البترول المحملة ، وهذا مرتبط بكمية البترول الخام العابر للقناة وفقا للاتي :

- ٥% لكميات البترول العابرة للقناة التي تزيد على ١مليون طن وحتى ٢مليون طن٠
- ١٠% لكميات البترول العابرة للقناة التي تزيد على ٢ مليون طن وحتى ٣مليون طن٠
- ٣٠% لكميات البترول العابرة للقناة التي تزيد على ٣ مليون طن٠

رابعا :- تقديم تخفيضات ثابتة فى رسوم عبور السفن المحملة بالحبوب و تكون قادمة من الشمال ومتجهة إلى ميناء العقبة الأردني ، قدرها ١٠ % من رسوم العبور ٠

وذلك لتشجيع النقل إلى ميناء العقبة الأردني ، عبر قناة السويس بدلا من استخدام النقل البرى عبر اسرائيل٠

خامساً :- تخفيض ممنوح للسفن السياحية التى تعبر القناة وتزور الموانى المصرية على البحر الأحمر و البحر المتوسط بنسبة تصل إلى ٥٠% من رسوم العبور الحالية فى رحلتي الذهاب والعودة ، فى حالة توقفها للسياحة.

سادساً :- تعاون هيئة قناة السويس مع خط السوميد بالسماح للناقلات العملاقة المحملة التى لا تستطيع عبور القناة بتخفيف جزء من حمولتها فى خط "السوميد" ثم عبور القناة بباقى الحمولة.وطبقا لهذا فإن السفن تحصل على تخفيضات طبقا لكميات البترول العابرة للقناة وفقا للبند ثالثا أعلاه.

إثر إغلاق قناة السويس (١٩٦٧-١٩٧٥) على اقتصاديات موانى ودول حوض البحر الأحمر:

ارتبط مستقبل القناة السياسي والاقتصادي والاستراتيجي بالبحر الأحمر ارتباطا وثيقا ، فأي خير يصيب القناة ينعكس بالتالي على حوض البحر الأحمر باعتباره الامتداد الجنوبي لممر قناة السويس ، فتعميق وتوسيع القناة يفتح الباب أمام السفن العملاقة لتشق طريقها فى اتجاه البحر الأحمر الذي يقع وسط أهم طريق ملاحي ضمن سلسلة : "المحيط الأطلسي- البحر المتوسط – البحر الأحمر المحيط الهندي"

إن إغلاق القناة يمزق هذه السلسلة من النقل البحري المستمر بين الشرق والغرب ويجعلها تتكسر ويحول قطاعاها على ضخامتها وهما : المحيط الأطلسي – البحر المتوسط من ناحية وقطاع البحر الأحمر – المحيط الهندى من الناحية الأخرى مجرد "زقاقين مغلقين"، بينما تنشطر الأساطيل فيهما بشكل آلي إلى أرخبيلين منفصلين تماما لا رابط بينهما إلا أن تدور حول رأس الرجاء الصالح ، أي دورة كاملة حول قارة بأكملها.

إن إغلاق قناة السويس يعنى عودة القارة الأفريقية بشكل مجازى "شبه جزيرة." [١٢] إن نمو حجم البضائع المارة فى قناة السويس على مر السنوات – تتوازى مع النمو فى حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً ففي عام١٩٥٠ تدفق ٧٣ مليون طن من البضائع عبر قناة السويس ثم زادت إلى ١٦٩ مليون طن بعدها بعشر سنوات.

وفى عام ١٩٦٦-وهو أخر عام قبل إغلاق القناة – بلغ إجمالي البضائع المارة فى قناة السويس ٢٤٢مليون طن (منها ١٧٦مليون طن بترول و٦٦مليون طن بضائع جافة)وأن ٣٦% من إجمالى البترول تم تحميله من دول الخليج العربى عبر القناة وثلث واردات أوروبا الغربية من النفط عبرت قناة السويس. [١٣] وكانت البضائع الجافة تمثل حوالي ربع إجمالى البضائع المارة فى قناة السويس ومعظم هذه البضائع الجافة شحنت أو فرغت من الموانى

الأوربية أو الأمريكية • وكانت هذه البضائع الجافة التى عبرت قناة السويس ذات أهمية كبيرة للدول الواقعة جنوب و شرقي السويس•

وبلغت ٤١% للبضائع الجافة (المشحونة والمفرغة) لموانى الخليج العربى• و٣٢% لموانى البحر الأحمر وشرقى أفريقيا و٢٤% لموانى جنوب وجنوب شرقى آسيا

ونتج عن إغلاق القناة أعباء ضخمة إضافية فى تكاليف النقل البحرى و اختلال فى التجارة •ووقع العبء الأكبر على عاتق تلك الدول التى كانت القناة تمثل لهم وفرا كبيرا فى تكاليف النقل• والأثر الهائل وقع على عاتق نقل البترول وبالأخص شحنات البترول من الشرق الأوسط إلى أوروبا •

وأدى إغلاق قناة السويس أيضا إلى تأثير عالمى واسع النطاق بازدياد الطلب على فراغات ناقلات البترول بنسبة ٢٥% على الرغم من ازدياد حجم ناقلات البترول [١٤] وأدى إغلاق القناة أيضا إلى تكاليف إضافية للسفن الخطية Liner وسفن البضائع الصب الجافة Dry bulk carriers

وفق الأتي :-

أ- تجارة سفن الخطوط المنتظمة Linear Trade :

غداة إغلاق القناة (عام ١٩٦٧) بادرت السفن الخطية و المؤتمرات الملاحية التى تأثرت سفنها بغلق القناة بفرض رسوم إضافية وخاصة أطلق عليها اسم : "رسوم إضافية لتغير مسار الرحلة" [١٥] والتي قدرت حسب ميناء الوصول وطبقت هذه الرسوم الإضافية على جميع السلع واحتسبت على إجمالى نولون الشحن • ويوضح الجدول التالي بعض الأمثلة لهذه الرسوم الإضافية التى فرضتها الشركات الملاحية المالكة لسفن الخطوط المنتظمة والتي تخدم فيما بين انجلترا وأوروبا والموانى شرقى قناة السويس :-

(جدول رقم ٧) [١٦] "الرسوم الإضافية لتغيير مسار الرحلة (بسبب إغلاق قناة السويس) المفروضة على التعريفات المطبقة للتجارة بين المملكة المتحدة / القارة وبعض موانى الوصول المختارة •

ميناء الوصول	النسبة المئوية للزيادة على إجمالى التعريفات %
الهند- باكستان - سريلانكا	١٧,٥
الخليج العربى	٢٥
• عدن	٣٥
• جيبوتي - عصب - ومصوع	٤٠
• جدة	٤٥

• بور سودان	٥٠
• الشرق الأقصى	١٠
• العقبة	٥٠
بورما	١٧,٥
شرقى أفريقيا	١٥
مدغشقر– كومور– رينيون –موريشيوس	١٥
اندونيسيا	١٠
استراليا	٥

وهكذا يوضح الجدول رقم (٧)تحمل موانى البحر الأحمر أعلى نسبة فى الرسوم الإضافية لتغيير المسار (deviation surcharge) بلغت ٥٠% لمينائي بور سودان و العقبة.

وقدرت الرسوم الإضافية فيه للشحن بما يزيد على ٢٠٠ مليون دولار سنويا بالنسبة للسفن الخطية على أساس عام ١٩٦٦.[١٧]

وقد أدى إغلاق القناة إلى استثمارات إضافية فى بناء سفن البضائع الصب الجافة نتيجة تحول طرق التجارة وازدياد الطلب الإجمالى على هذه السفن (طن/ ميل) بما قدر بـ ٩%. [١٨]

كذلك أدى إغلاق القناة إلى زيادة تكاليف الوقود Bunker oil وارتفاع أسعار النفط الخام Crude oil والمنتجات البترولية المكررة .

وأثر ذلك بدوره على ازدياد تكاليف النقل البحرى عبر المحيطات ، ذلك أن الوقود عامل تكلفة هام فى النقل البحرى – كما سبقت الإشارة لذلك .

ويوضح الجدول التالى رقم (٨) الزيادة فى أسعار وقود البترول ارتفعت بنسبة ٢٥%. فيما بين أوائل وأواسط النصف الثاني من عام ١٩٦٧ ، انخفضت أسعار الوقود خلال عام ١٩٦٨وفى عام ١٩٦٨إلى مستوى أوائل عام ١٩٦٧ :

جدول رقم (٨) الزيادة فى تكاليف أسعار الوقود (١٩٦٦ – ١٩٦٩) [١٩]

السنة	مؤشر السعر [٢٠]		
	زيت وقود fuel oil	ديزيل بحري marine diesl	وقود مختلط
١٩٦٦	٩٨	٩٩	٩٨
١٩٦٧ النصف الأول	١٠٠	١١٠	١٠٠
النصف الثاني	١٢٧	١١٥	١٢٥
١٩٦٨	١٢٠	١١٩	١٢٠
١٩٦٩	١٠١	١١٠	١٠٢

إن التكاليف الإضافية لمشغلي السفن ، بالنسبة لوقود السفن المستهلكة علـــى اتســـاع العـــالم البحرى خلال الثمانية عشر شهرا التى أعقبت إغلاق قنـــاة الســـويس ، وقـــدرت بحـــوالى ٦٠٠مليون دولار كما تم حسابه وفق جدول رقم (٩)

جدول رقم (٩) أزدياد تكاليف تشغيل السفن نتيجة الوقود المستخدم بالسفن .

(٢١)

الفترة	كمية وقود السفن المستهلك (بالملين طن)	الزيادة في السعر (دولار للطن)	الزيادة فى التكاليف (بالمليون دولار)
النصف الأخير من عام ١٩٦٧	٥٥	٤	٢٢٠
١٩٦٨	١١٥	٣,٢٥	٣٧٥
إجمالى الزيادة فى تكاليف الوقود			٥٩٥

وقد قامت الأونكتاد بدراسة تكاليف الخسارة التى لحقت بالنقل البحرى نتيجة إغـــلاق قناة السويس خلال الفترة من عام ١٩٦٧ حتى ١٩٧١ فقط ، نتيجة الزيادة فى تكاليف النقـــل البحرى فقدرتها بـــ ٤٣٥٥ ملين دولار. [٢٢]

أدى إغلاق قناة السويس (١٩٦٧) إلى تغيير مسار التجارة والنقل البحرى العالمى إلى طريق رأس الرجاء الصالح وكان لذلك آثارا مدمرة على اقتصاديات الدول التى تقع موانيهـــا على طريق التجارة الدولية فى البحر الأحمر ، حيث كانت السفن (قبل يونيو ١٩٦٧) متعودة على التردد على موانى البحر الأحمر لشحن أو تفريغ بضائع أو للتزود بالوقود والمـــؤن أو تقوم بعمليات صيانة أو إصلاح أو شراء معدات أو تستخدم الأحواض الجافة والعائمة فى هذه الموانى . وفى هذه الموانى انخفضت – بطبيعة الحال – إيراداتها ، فقد حرمت مـــن بيـــع الوقود والإمدادات وتموين هذه السفن فقد ضاعت تلك الخدمات المقدمة للأســـطول العـــالمى المستخدم لقناة السويس . فقد بلغت إعداد السفن التى عبرت قناة السويس خلال عـــام ٢٠٠٥ (١٨١٩٣ سفينة) وعام ٢٠٠٤ (١٦٨٥٠ سفينة) .

كذلك قد خسر الوكلاء الملاحيون عمولاتهم ، وبشكل عام كان هناك انهيار فى النشاط الأقتصادى الناتج عن غياب السفن التى تزور هذه الموانى ، علاوة على طاقمها وزياراتهـــا لهذه الموانى وإنفاقهم عملاتهم الأجنبية فى شراء حاجياتهم منها . أيضا تأثر ميزان المدفوعات لهذه الدول المطلة على البحر الأحمر.

وعلى الجانب الآخر نجد أن موانى الدول الواقعة على طريق رأس الرجاء الصالح التى تحول إليها طريق التجارة – بعد إغلاق القناة – استفادت من ذلك بعد يونيو ١٩٦٧ .
والمواني التي أضيرت بغلق القناة – الواقعة على البحر الأحمر نذكر بعضاً منها :–

عدن :

حدث انخفاض كبير فى أعداد السفن المترددة عليها مقداره ٨٠ % (١٩٦٦ – ١٩٦٨) وكذلك انخفضت مبيعات الوقود من حوالى ٦٠ مليون دولار عام ١٩٦٦ إلى حوالى ٦ مليون دولار فى عام ١٩٦٨ (٢٣) .

جيبوتي :

عانى من انخفاض إمداداته للسفن بالوقود بمقدار ٧٥ % ، و ٥٠ % انخفاض فى ترددات السفن للبضاعة منذ عام ١٩٦٧ وانخفاض ٤٢ % فى إيرادات الميناء (١٩٦٦ – ١٩٦٨)(٢٤)

بور سودان :

انخفاض فى أعداد تردد السفن للميناء قدره ٣٨ % (١٩٦٦ – ١٩٦٨) .

قناة السويس :

ضاعت على مصر إيرادات قناة السويس ، والتي كانت قد بلغت حوالى ٢٢٤ مليون دولار فى الأثنى عشر شهراً حتى مايو ١٩٦٧ (أي قبل شهر من إغلاق القناة) .

أما خسائر القناة خلال سنوات الإغلاق الثمانية ، سواء المباشرة من تدمير وتخريب عمراني ، أم غير المباشرة من تعطيل حركة ونشاط وكذلك تكاليف نقل المصانع وتهجير سكان المنطقة علاوة على ضياع عائدات رسوم العبور فلا تقل فى مجموعها عن ١٢٠٠ مليون جنيه إسترليني (٢٥) .

وعلى أية حال فإن جميع مؤاني البحر الأحمر قد أضيرت ضرراً بالغاً بإغلاق القناة وتأتي الخسارة بمقدار كميات البضائعَ المتداولة فى هذه المواني والتي تمر عبر قناة السويس .
وأهم المواني التي أضيرت هي : السويس – بور سودان – عدن – جيبوتي – جدة .
(راجع ص ٥ ، ٦ من البحث عن المواني والمسافات) .

نتائج اقتصادية أخرى :

تعرضت التجارة الخارجية للدول النامية لتكاليف عالية للواردات والتي أصبحت صادراتها أقل قدرة على المنافسة فى الأسواق الأجنبية ، كما كان لغلق القناة تأثيره على نموها الاقتصادي وعلى ميزان مدفوعاتها . وأي انخفاض فى إيرادات الصادرات لهذه

الدول ، من خلال فقدانها لأسواق صادراتها أو انخفاض ربحيتها من صادراتها يؤدى إلى عجز وانخفاض فى إيراداتها من العملات الأجنبية والتي تعاني منها أصلاً ، كما ساهم إغلاق القناة على تفاقم مشاكل ميزان المدفوعات للدول المتقدمة أيضاً .

فمثلاً تسبب إغلاق القناة فى خسارة ميزان مدفوعات المملكة المتحدة قدرها ٢٠ مليون دولار شهرياً فى الفترة التي أعقبت إغلاق قناة السويس ١٩٦٧ ، هذا بالإضافة إلى عوامل أخرى ساهمت فى تخفيض قيمة الجنية الإسترليني فى نوفمبر ١٩٦٧ كذلك أدى إغلاق القناة إلى ارتفاع إجمالى تكاليف الائتمان التجاري فى ذلك الجزء من التجارة العالمية التي كان لزاماً عليها المرور فى قناة السويس ، بسبب زيادة طول زمن المسافة المطلوبة فيما بين موانى الشحن وموانى التفريغ ، ومكوث البضائع فترة زمنية أطول إبان الرحلة البحرية . ونتيجة لذلك فإن إجمالى تكاليف الفائدة على رأس المال العامل كانت أكبر . وقدرت التكلفة الائتمانية الإضافية بسبب ازدياد زمن الرحلة بحوالى ٣٠ مليون دولار عن كل عام . منها ٧ ملايين دولار مربوطة برأس المال في البترول ، ٢٢,٣ مليون دولار فى البضائع الخطية و ٢,٤ مليون دولار فى البضائع الصب الجافة . وللسنوات الأربع والنصف من ١٩٦٧ إلى ١٩٧١ ، فإن التكاليف الإضافية للائتمان بلغ إجماليها ١٣٥ مليون دولار [٢٦] .

كما نجد أيضا العلاوة الإضافية للتأمين على البضائع فرضت على معظم الحالات نظراً لارتفاع نسبة المخاطر لطول المدة الزمنية للرحلة حول رأس الرجاء الصالح . وبعض الدول الأفريقية مثل السودان والصومال جاءت التقارير بأنهما قد اضطرتا لرفع الحد الأدنى لمستوى مخزون الواردات بسبب تأثر المعروض من الإمدادات لغلق قناة السويس . وقامت دول أخرى باتخاذ إجراءات مماثلة . وقد تكبدت هذه الدول نفقات إضافية كبيرة فى التمويل والتخزين ولتأمين أكبر مخزون مطلوب .

كذلك أفادت التقارير بأن شركات البترول فى غرب أوربا قد قررت تأمين مخزون اكبر فى أعقاب إغلاق القناة .

كذلك شهد السوق الملاحي ارتفاع أسعار السفن القديمة المستعملة second hand أيضاً نجد حكومة اليمن الديموقراطية قد أفادت بأن صادراتها بالنسبة لبعض السلع لدول فى البحر المتوسط قد توقفت بعد إغلاق قناة السويس (يونيو ١٩٦٧) سواء بسبب نقص السفن أم بسبب ارتفاع معدلات النولون البحرى قد أعاقت منافستهم .

وكذلك نجد صادرات الصومال من الموز – وهو السلعة الرئيسية فى التصدير – إلى أوروبا قد دمرت بشكل خطير ، فقد انخفضت من ٩٤٠٠٠ طن فى عام ١٩٦٦ إلى ٨٤٠٠٠ فى عام ١٩٦٧ وذلك رغم قيام الحكومة بإلغاء رسوم التصدير على الموز والتي كانت تدر للحكومة حوالى ٩٠٠٠٠٠ دولار سنوياً . وقد انخفضت أرباح صادرات التجارة بشكل كبير

لزيادة التكاليف لمواد التعبئة ، ومعظمها كان يتم استيراده بمعرفة ايطاليا . وبسبب الخسارة المتزايدة بسبب الفقدان والبلى فى البحر (من ١٥ % إلى ٣٥ %) نتيجة طول مدة السفر بالبحر (٢٧) .

أما بالنسبة لنقل البترول ، فإن إغلاق القناة قد أدى إلى بناء ناقلات بترول عملاقة ULCC (٢٨) وازدياد أسعار بنائها وارتفاع تكاليف تشغيلها بشكل حاد . كذلك ازدادت تكاليف الطاقم وتضاعفت تكاليف علاوة التأمين البحرى بشكل عام وناقلات البترول العملاقة بشكل خاص بعد سلسلة الأنفجارات التي حدثت . كل ذلك أدى إلى ارتفاع تكاليف نقل البترول وبالتالي ارتفاع أسعار الوقود .

وبإغلاق القناة انتقل النشاط البحرى الملاحى والاستراتيجي إلى طريق راس الرجاء الصالح وخاصةً حركة البترول وتحول البحر المتوسط إلى زراع مقطوعة وهامشية ، وكانت ايطاليا اشد دول الجانب الأوربي تضرراً وحساسية بالنسبة للقناة . وهذا يفسر اهتمامها الجاد بالقناة وأوضاعها وكذلك حرصها الشديد على المشاركة فى تمويل خط أنابيب السوميد الذى يكمل القناة فى حركة نقل البترول من الخليج العربي إلى أوربا ، بطاقة ١٢٠ ملين طن سنوياً (٢٩) .

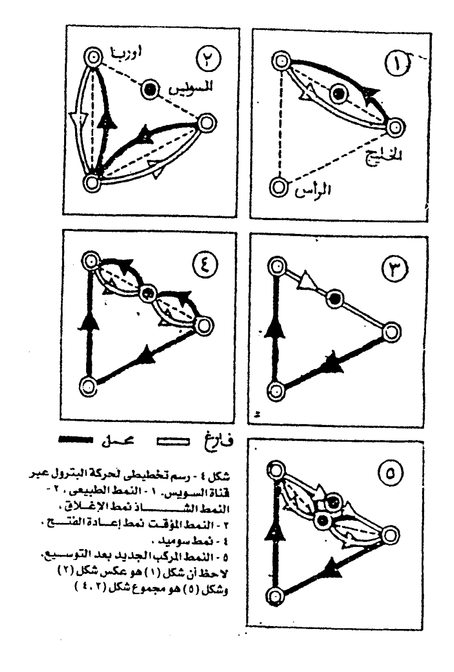
الدولة الوحيدة التي استفادت من إغلاق قناة السويس هي إسرائيل ، فقد منحها ذلك فرصة استكمال تحقيق مشروعها لأنبوب بترولي يصل ما بين أيلات وعسقلان بطاقة ٧٠ – ٨٠ مليون طن سنوياً ، كما أن افتتاح البحر الأحمر أمامها أمن لها شحنات البترول الإيراني الذي اعتمد عليه المشروع . كذلك مهددت إسرائيل خطاً للنقل البري والسيارات اللوري على نفس الطريق استغلالاً لتجارة المرور بن الشرق والغرب .

وحاولت أن تستثمر احتلالها لسيناء لتبتر موقع مصر الجغرافي وتعتصر من مكاسبه أكثر ما يمكنها . ولقد طالعتنا الأخبار بأن إسرائيل فى طريقها لمشروع سكة حديدية بين مينائي ايلات واشدود لمنافسة قناة السويس (٣٠) ، والذي وصفه أحد الخبراء الفرنسيين بأنه بمثابة عودة إلى طريق العصور الوسطى . إن مثل هذا المشروع لو تم يصلح فقط لنقل البريد(٣١) وان عمليات تطوير قناة السويس خلال السنوات الأخيرة جعلت منه طريقاً مائياً لكل العصور . وتهدف إسرائيل من هذا الخط الحديدي أيضاً نقل الحاويات فيما بين أشدود وايلات ولكن هذه العملية تحتاج إلى إعادة شحن وتفريغ للحاويات متكررة مما يجعلها غير مجدية اقتصادياً إذا ما قورنت بالنقل البحرى المستمر فى قناة السويس (٣٢) .



شكل ٣ - إنقلاب النقل بعد إغلاق القناة. الخريطة العليا لنمط توزيع وحركة البترول قبل الاغلاق ، والخريطة السفلى تعكس تحول تيار البترول إلى طريق رأس الرجاء الصالح.





شكل ٤ - رسم تخطيطى لحركة البترول عبر قناة السويس. ١ - النمط الطبيعى ، ٢ - النمط الشاذ نمط الإغلاق ، ٣ - النمط المؤقت نمط إعادة الفتح ، ٤ - نمط سوميد ، ٥ - النمط المركب الجديد بعد التوسيع. لاحظ أن شكل (١) هو عكس شكل (٢) وشكل (٥) هو مجموع شكل (٢ ، ٤)

وبشكل عام أحدث إغلاق القناة انقلاباً شاملاً فى عملية النقل البحـــري بـــين الشـــرق والغرب وتحول مساراته إلى رأس الرجاء الصالح من جهة وإلى خطوط أنابيب البترول مـــن جهة ثانية ثم إلى ناقلات بترول عملاقة من جهة ثالثة . (راجع شكل ١ ، ٢) من هذا البحث وهما يوضحان الانقلاب فى حركة النقل بعد إغلاق القناة [٣٣] .

أما خسائر العالم والتجارة الدولية المترتبة على إغلاق قناة السويس فقـــد تراوحـــت تقديراتها ما بين ١٢ ، ١٥ مليار جنيه إسترليني وفق تقديرات ذلك الوقت ، بل هناك تقـــديراً أخر يرتفع بالرقم إلى ٣٧ مليار دولار (جمـــال حمـــدان ، شخصـــية مصـــر ، جـــ٢ ، ص ٨٠٦) وهكذا أوضحت هذه الدراسة أهمية قناة السويس لدول وموانئ البحر الأحمر .

أهم موانى البحر الأحمر :

إن الموانى والثغور الرئيسية المطلة على حوض البحر الأحمر وامتداداته تبلغ حوالى ٧٠ ميناء (انظر الجدول رقم ١٠) منها ٤٩ مركزا عمرانيا (٧٠% تقريبا) تطـــل بشـــكل مباشر على البحر الأحمر ، ٢١ مركزا عمرانيا (٣٠%) تطل على خليج عـــدن الـــذى يعـــد امتدادا جنوبيا للبحر الأحمر .

وتبدو ضآلة أعداد الموانى والثغور المطلة علـــى البحـــر الأحمـــر وتواضـــع أحجامهـــا وثقلها النسبي المحدود بالقياس إلى طـــول ســـواحله وذلـــك بالمقارنـــة بالبحـــار الأخـــرى فى العالم : كالبحر المتوسط وبحر الشمال و البحر البلطى أو بحار اليابان وشرق الصين و جنوب الصين في أسيا . [٣٤]

إن موانى البحر الأحمر مثل : عصب ومصوع وسواكن و بور سودان علـــى الجانـــب الافريقى فى حاجة ماسة للتوسع الكبير فى هيكلها البنائى لتساهم فى النشاط الملاحى وخدمات السفن على طول الطريق الملاحى الرئيسى على امتداد البحر الأحمر ويكون ذلك عن طريق: زيادة الأرصفة البحرية فى أطوالها وأنواعها وتجهيزاتها بمعدات حديثة لمناولة البضائع مـــن وإلى السفن المختلفة والتوسع فى بناء المخازن لاستقبال حركة التجارة ، علاوة على ربط هذه الموانى بشبكات من الطرق الداخلية والخارجية و بالأخص شبكات السكك الحديدية والطـــرق البرية وخطوط الملاحة الجوية وذلك لربط مدن وموانى البحر الأحمـــر بالشـــرق الأوســـط والوطن العربى وحوض البحر المتوسط وشمال ووسط إفريقيا لتنشيط حركة التجـــارة بـــين حوض البحر الأحمر والأراضى المجاورة ولا سيما مع السوق الأفريقية باعتبارهـــا أغنـــى قارات العالم بالمواد الخام .

ومع ذلك تتفوق موانى البحر الأحمر على مثيلاتها من بحار العالم فى كثافـــة إســـتغلال المياه البحرية والتى تستغل هنا فى الحصول على المياه الصالحة للشرب عن طريق إعـــذاب

المياه البحرية كما فى بعض موانى و ثغور المملكة العربية السعودية ومصـر علـى وجـه الخصوص، والاعتماد الكبير على الصيد البحرى كحرفة أساسية يحترفها قطاع عريض مـن سكان هذه الثغور لتعويض النقص فى الثروات الحيوانية وخاصة فى اليمن وإرتريا وجيبوتى بالإضافة إلى السعودية ومصر . [٣٥]

(جدول رقم ١٠)

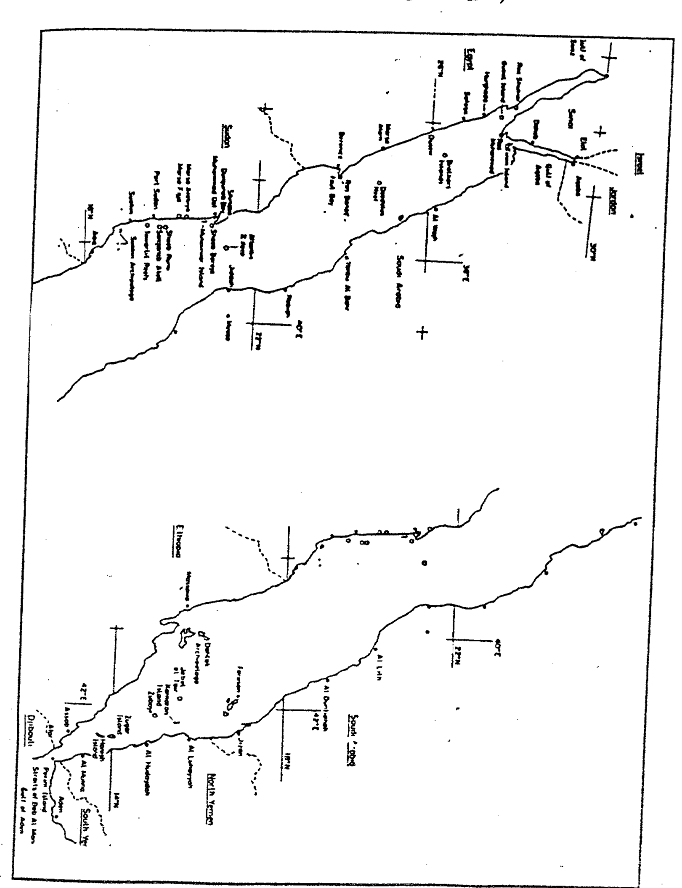
مواني البحر الأحمر [٣٦]

البلد	عدد الموانى و الثغور	أطوال الساحل(كم)	الكثافة (متوسط المسافات بين الموانى)
مصر	١٤	١٢٩٥كم	٩٢,٥
السودان	٦	٨٥٣كم	١٤٢,١
اريتريا	٥	١١٥١كم	٢٣٠,٢
الصومال	٥	١١٠٠كم	٢٢٠,٠
جيبوتي	٣	٣٤١كم	١٠٤,٠
السعودية	١٥	١٨٨٠كم	١٢٥,٣
اليمن	٧	٥٠٠كم	٧١,٤
الأردن	١	٢٦كم	٢٦,٠
فلسطين المحتلة	١	٥كم	٥,٠
اليمن (على خليج عدن)	١٣	١٤٠٦كم	١٠٨,١
المجموع	٧٠	٨٥٣٠كم	

ويلاحظ أن أكبر المركز العمرانية المطلة بشكل مباشر على البحر الأحمر هى جدة و السويس و بور سودان (نحو نصف مليون نسمة لكل منها) يليها الحديدة فعدن ثم جيبـوتى (حوالى ٤٠٠ ألف نسمة) .

(شكل ٢)

(خريطة لموانى ودول حوض البحر الأحمر)



هذا وقد أدت كثافة حركة النقل البحرى وتزايد حجمها وتعدد مفرداتها – كما سنرى فيما بعد – على الخطوط الملاحية العابرة لقناة السويس إلى تزايد أهمية العديد من موانى البحر الأحمر مثل : جدة والسويس وجيبوتي وعدن ورواج أوضاعها الإقتصادية ، وازدياد تعداد سكانها وما يتبع ذلك من أتساع نطاقاتها العمرانية وازدياد مجالات الخدمات البحرية بها .

أضف إلى ذلك دور البحر الأحمر كمسار رئيسى لناقلات البترول المتجهة إلى الأسواق العالمية ، وهو أمر زاد من أهمية بعض الموانى و الثغور وتحديد هياكل تراكيبها الأقتصادى ، كما هو الحال بالنسبة لكل من عدن وينبع و رأس عيسى (اليمن) وبشاير (السودان) والعين السخنة (مصر) .

وسنعرض فيما يلى أهم موانى البحر الأحمر .

أولا – أهم موانى مصر على البحر الأحمر :

فى عهد الخديوى إسماعيل وحتى الاحتلال الإنجليزى لمصر كانت موانى : زيلع وهرر وقسمايو تحت الإدارة المصرية والتى اهتمت بإنشاء خطوط بريد للربط بين هذه الموانى التى خضعت لها وفتحت مكاتب بريد بكل ميناء هام من البحر الأحمر ، وأدركت الحكومة المصرية أهمية انتظام البريد فخصصت بواخر لحمل البريد لمصر ومن مصر لهذه الجهات وكلفت الحكومة المصرية الشركة العزيزية بتعيين باخرة تقوم كل يوم ثلاثاء أسبوعياً من السويس إلى جدة ، بينما تقوم باخرة أخرى من سواكن ومصوع حاملة البريد إلى جدة ومنها إلى مصر (٣٧) . وحين صفيت الشركة العزيزية (فى ٢٨ أبريل ١٨٧٠) حولت إدارتها إلى مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، وزاولت نشاطها فى ثغور البحر الأحمر ونافست الشركات الأجنبية فى هذا المجال (٣٨) . ولقد تضافرت عوامل عديدة فى دفع عجلة النشاط الملاحي فى هذه الموانى ، سواء الموانى المصرية أصلاً كالسويس أو التي ضمت للإدارة المصرية كمصوع وسواكن وزيلع وبربرة ، أو موانى الجزيرة العربية المطلة على البحر الأحمر كجدة والحديدة ، من هذه العوامل استخدام البخار فى تسيير السفن وافتتاح قناة السويس وإدراك مصر للأطماع الاستعمارية الأوربية ومحاولة مصر سبق هذه الدول بوضع يدها على الموانى الهامة فى البحر الأحمر وشرق أفريقيا واعتبارها هذه الموانى مفتاح الوصول لداخل السودان (٣٩) . ونستعرض الآن أهم موانى مصر على البحر الأحمر .

أ – ميناء السويس :

يقع فى الطرف الشمالى لخليج السويس ، عند المدخل الجنوبي لقناة السويس ، وفى النصف الثانى من القرن التاسع عشر وبعد إنشاء الشركة المجيدية للملاحة ومزاولتها نشاطها

فى البحر الأحمر ، أصبح ميناء السويس ميناءاً هاماً للخطوط الملاحيـة ، وقامـت الشـركة الفرنسية ديسو [٤٠] بتوسيع ميناء السويس وإصلاحه وإنشاء حاجز أمواج لتأمين السفن وإنشاء حوض عائم لإصلاح السفن ، كما أنشئت عدة فنارات لهداية السفن [٤١] . وكانـت السـويس محطة هامة يتم تموينها بكميات هائلة من الفحم اللازم لتموين السفن البخاريـة فـى البحـر الأحمر . وقد كان الفحم يرد إليها من انجلترا . ونظراً لأن الفحم كان يشغل حيزاً كبيراً فـى السفينة فكانت السفن لا تأخذ منه إلا ما يكفيها لرحلتها حتى ثغر مخا باليمن ، وهناك تتـزود بالفحم الذى يكفيها خلال الجزء الباقى من الرحلة حتى بمباى . وازدادت أهمية السويس بعـد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية (١٨٦٩) .

وأصبحت سفن الأسطول المصرى فى البحر الأحمر تمارس نشـاطها فـى منطقـة شاسعة تبدأ من السويس إلى سواحل خليج عدن الشمالية . وبعد الاحتلال البريطاني لمصـر عام ١٨٨٢ ، أصبح نشاطها مقصوراً على السفريات التي كانت تقوم بها بـواخر البوسـته الخديوية بين السويس وموانى البحر الأحمر . أما السفن العابرة للقناة فقلما كانت ترسو بها ، إذ كانت عادةً ترسو فى ميناء بورسعيد . وفيما عدا ذلك النشاط التجارى المحدود الذي كانت تبعثه رحلات البوسته الخديوية والنشاط الموسمى أيام الحج . وقد تآمر الإنجليز على القضاء على الأسطول التجارى المصرى عام ١٨٩٨ . إلا أنه بعد قيام الثورة المصرية ١٩٥٢ بـدأ الاهتمام بالموانى المصرية وتطويرها وأصبح المسطح المائي للميناء بالاشتراك مـع مينـاء الأدبية حوالى ٢٥٨ كيلوا متر مربع والمساحة الأرضية ٣٢٧١٥٠ متر مربـع والأرصـفة المخصصة لاستقبال البضائع والركاب يبلغ عددها ١٤ رصيفاً بطول إجمـالى ٢٢٢٠ متـراً وعمق ثمانية أمتار وطاقتها السنوية ٢ مليون طن . وصالات السفر والوصول للركاب سعتها ١٠٠٠ راكب . وحوض البترول فى الجزء الغربي من الميناء ويسـتقبل نـاقلات البتـرول المحملة والغازات من حقول البترول العاملة فى البحر الأحمر ومحافظـة جنـوب سـيناء . وطاقته الإنتاجية ٨ مليون طن فى السنة . ويبلغ إجمالى البضائع المتداولة فـى المينـاء ٤,٥ مليون طن فى السنة . وقد بلغ عدد الركاب الذين استخدموا الميناء خلال عـام ٩٤ / ١٩٩٥ (٥٦٣ ألف راكب) . ويرتبط الميناء بباقى محافظات مصر بطـرق بريـة جيـدة وكـذلك بخطوط سكك حديدية . كما ازدادت الهجرة السكانية للمدينة بعد أن وفرت حركـة الملاحـة الجديدة موارد جديدة للرزق ولسكانها فرصاً جديدة للعمل ، فتراوح معدل الزيادة السكانية من ٤ % سنوياً إلى ١٢ % سنوياً ، وأدت عملية اجتذاب المهاجرين إلى المدينة بما يعادل ٤٦ % من سكانها الحاليين [٤٢] .

ب- ميناء الأدبية :

يقع علي الساحل الغربي لرأس خليج السويس ويستخدم لاستقبال سفن البضائع الصب الجافة الضخمة حتى حمولة ٥٠ ألف طن وكذا سفن المعدات الثقيلة (heavy lift vessels) وسفن البضائع العامة (general cargo) ويتميز الميناء بمسطحات مائية وأرضية كبيرة وتبلغ عدد الأرصفة المتخصصة ١٠ بطول إجمالي حوالي ٢١٤٠ متراً وعمق حتى ١٣ مترا والطاقة الإنتاجية للميناء ٦,٣ مليون طن / سنة وزود بمحطة لتداول الحاويات بالميناء تفريغ آلي للغلال وصومعة أفقية سعة ١٥٠٠٠ طن وساحة تخزينيه مكشوفة أكثر من ١٠٠٠ فدان .

جـ- ميناء سفاجا :

ويقع الساحل الغربي للبحر الأحمر جنوب الغردقة بحوالي ٣٠ ميل بحري ، وهو خليج طبيعي محمي من الجهة الشرقية والشمالية حماية طبيعية بجزيرة سفاجا ، ويستخدم الميناء لتصدير و استيراد بضائع صب جافة بالإضافة إلي المعدات الثقيلة والبضائع العامة والركاب . وبالميناء ٤ أرصفة إجمالي طولها ٩٢٤ مترا وبعمق حتى ١٤ متراً بالإضافة إلي رصيف الفوسفات بطول ١١٥ متراً وعمق ٨ متراً وطاقته الإنتاجية ٤ مليون طن / سنة ، واستخدم الميناء ١٩١ ألف راكب خلال عام ١٩٩٥ . وتوجد صومعة لاستقبال مسحوق الألمونيوم مجهزه بشفاطات طاقتها ٥٠ ألف طن وصومعة غلال رأسية طاقتها ١٠٠ ألف طن .

وترتبط الميناء بباقي محافظات مصر بطرق برية وخطة سكة حديدية . ويوجد به صالات للمسافرين والقادمين ومكاتب لإنهاء الإجراءات الجمركية والجوازات وساحات لانتظار السيارات وكافة لراحة المسافرين . وشهد الميناء اعتباراً من عام ١٩٩٤ طفرة كبيرة في نقل الركاب بعد تشغيل الخط الملاحي " سفاجا- ضبا " كما ساهم الميناء في تشجيع حركة الاستيراد والتصدير وإقامة المشروعات التنموية والخدمية في نطاق منطقة سفاجا و البحر الأحمر حيث أن خط " سفاجا – ضبا " يمثل شرياناً هاماً في عملية النقل إلي دول الخليج العربي وخاصة نقل الخضروات الطازجة ، وتم تدعيم الميناء بالمساعدات الملاحية لتشغيله ليلاً ونهاراً .

د- ميناء نويبع :

يقع علي الساحل الغربي لخليج العقبة وافتتح للملاحة في عام ١٩٨٥ ويعتبر أحدث موانى مصر علي البحر الأحمر ويربط مصر بالدول العربية بأقصر جسر بري / بحري Land bridge بين نويبع والعقبة ، ويستغرق زمن الرحلة بين الميناءين حوالي ساعتين

ونصف . ويمكن نقل الحجاج المصريين إلي السعودية علاوة علي تحويل هذه المنطقة إلـــي دائرة للجذب السياحي والاقتصادي . وقد خفض هذا الخط الملاحي الجديد أسعار النقل بحوالى ٤٠% ويعمل علي الخط " شركة الجسر العربي للملاحة " كخط منتظم بين نويبع والعقبـــة ، كما تعمل العبارة طابا " المصرية " والعبارة المبروكة " الأردنية " ويستخدم الميناء أساساً في نشاط نقل الركاب والبضائع داخل الشاحنات عن طريق العبارات (Ferries) ، وقد بلغ عدد المسافرين العرب الذين استخدموا هذا الميناء خلال عام ١٩٨٠ (٧٠ ألف عربي).
والميناء مزود بثلاث أرصفة إجمالي طولها ٢٥٥ متراً وبعمق ٨ أمتار ، وصـــالات للســفر وللوصول وانتظار للركاب وخدمات لهم . وتبلغ الطاقة الإنتاجية للميناء حوالي ١,٥ مليـــون راكب سنوياً وحوالي ٧٦ ألف وحدة وسائل نقل سنوياً وبلغ عدد الركاب المستخدمين لمينـــاء نويبع في عام ١٩٩٤/ ١٩٩٥ (١,٣ مليون راكب) . وقد تم أيضا أنشاء سقالة لليخوت في عام ١٩٩٦ بطول ٦٠ متراً وغاطس خمسة أمتار .

العبور بتجارة مصر إلي المشرق العربي

إن إنشاء الشركات المشتركة لتأمين حركة النقل البحري بين مصر والمشرق العربي وإزالة معوقات النقل عبر موانى مصر الشرقية ســيؤدي إلـــي عبـــور جديـــد للصــــادرات المصرية إلي الشرق وتنشيط للتبادل التجاري بين مصر ودول أسيا ، وهـــو يـــدعم التبـــادل التجاري مع عدد كبير من دول المشرق العربي وفي مقدمتهم الأردن . ويتميز هذا المحـــور برخص تكلفة السفر وانخفاض أجور الشـــحن المقـــررة بالإضـــافة إلـــي تـــوافر عناصـــر التكامل الاقتصادي بين دول المنطقة .

هناك اتجاه بتوحيد انظمه النقل والترانزيت بين الدول العربية وتشجيع دور الاتجـــار العربي للنقل البري للاستفادة من طاقات أساطيل النقل وتوسيع قاعدة استخدامها لربط المنطقة العربية بشبكة نقل بري وبحري تخدم متطلبات التنمية والتكامل الاقتصادي العربـــي وتحقـــق انتقال الركاب والبضائع بين الأقطار العربية بأسعار مقبولة [٤٣].

هـــ- ميناء القصير :

يقع هذا الميناء علي البحر الأحمر شمال عيذاب (علي خط ٢٦,٠٦° شمالا ٣٤,١٧° شرقا) في مواجهة قنا علي النيل ، ويصل بين القصير والنيل وديان معروفه ولذا كانت أهمية هـــذا الميناء خاصة في وقت الحج وقبالة القصير في الساحل الشرقي للبحـــر الأحمـــر بـــالجزيرة العربية " ميناء الوجه " وكان هذا الميناء تابعاً للإدارة المصرية في النصف الثاني من القـــرن التاسع عشر وقامت الحكومة المصرية ببناء فنار به لهداية السفن [٤٤]

و – ميناء برنيس :

ويقع على البحر الأحمر جنوب ميناء القصير ويقابلة علي النيل تقريبا مدينة أسوان ومن ميناء سواكن إلي برنيس ٣٢ ميلا ومنها إلي القصير ١٦٥ ميلاً ، وقد اهتمت الحكومة المصـــرية بتعمير الطرق البحرية التي تصل بين قنا والقصير وبرنيس وسواكن وربطت هـــذه المـــدن بخطوط تلغرافية .[٤٥]

دور موانـي مصر علي البحر الأحمر في تجارتها الخارجية (١٩٩٢) :

إن دراسة نسب توزيع تجارة مصر الخارجية من البضائع العامة علي موانيها خـــلال عـــام ١٩٩٢ توضح ان نصيب ميناء السويس ١٠,٥ % منها وميـنـــاء ســـفاجا أو ٠,١% فيكـــون مجموع نصيب مواني مصر علي البحر الأحمر ١٠,٦ % من البضـــائع العامـــة . وواردات مصر من تجارة القمح : السويس ١١% وسفاجا ١٥,٦% (المجمـــوع ٢٦,٦%) وتوزيـــع التجارة الخارجية من المواد البترولية كان نصيب السويس منها ٤٢,٧ % ، أما نصيبها مـــن تداول الحاويات فكان ٠,٨% [٤٦]

ونسبة توزيع التجارة الخارجية للبضائع العامة والصب بـــين المـــواني المصـــرية خـــلال عام ٢٠٠٠ كالأتي :-

- مواني مصر علي البحر المتوسط ٧٧,٣%
- مواني مصر علي البحر الأحمر ٢٢,٧%

والمواني البترولية والتعدينية علي خليج السويس هي : رأس شقير ورأس سدر ورأس بدران ورأس غارب والغردقة والحمراوين .[٤٧] أما مواني مصر علي البحر الأحمر المتخصصة في البضائع العامة والصب والركاب فهي : السويس وسفاجا وجبل الطور ونويبع والأدبية .

ثانيا: أهم مواني المملكة العربية السعودية في البحر الأحمر :

سنركز في هذه الدراسة علي أهم مينائين وهما ميناء جدة الإسلامي وميناء ينبع ، حيـــث قـــد أثرت قناة السويس علي هذين الميناءين فقد قربت المسافة بينهما وبين مواني حوض البحـــر المتوسط وغرب أوربا وأمريكا .[٤٨]

١- ميناء جدة الإسلامي :

يعد من أكبر مراكز العمران الحضري المطلة علي البحر الأحمر بشكل مباشر مـــن حيث الحجم وأكثرها تنوعاً من حيث التركيب الاقتصادي للسكان (١,٨ مليون نسمة) يليها في الحجم ميناء السويس ثم بورسووان (نحو ½ مليون نسمة لكل منها) ثم الحديدة (٢٠٠ ألف نسمة). وإذا نظرنا إلي الوضع الاقتصادي لميناء جدة بعد افتتاح قنـــاة الســـويس للملاحـــة

العالمية بعقدين ، وفق التقارير التي أوردتها جريدة شركة قناة السويس ، نجد أن الحركة في ميناء جدة في عام ١٨٨٩ قد غذتها الحجيج القادمين لمكة والتي تقتسم مع ميناء ينبع المتجهين للمدينة . وفي ذلك العام بلغ عدد الحجاج الذين نزلوا إلي الميناءين الرئيسيين (جدة وينبع) قادمين من كافة البلاد الإسلامية ٤٨٦٥٤ حاجاً .

وحركة الملاحة الرئيسية في ميناء جدة (عام ١٨٨٩) انقسمت إلي الأتي .[٤٩]

جنسية السفن	عددها	حمولتها
إنجليزية	٨٣	١١٧٠٢٧طنا
مصرية	٦٥	٣٨٧٩٩طنا
هولندية	١٦	٣٤٩٠٣طنا
نمساوية	٢٢	٣١١٧٣طنا
عثمانية	١٦	١٦٣٨٤طنا
زنزبارية	٣	٣١٣٢طنا
المانية	٢	٢٨٠٠طنا
المجموع	٢٠٧	٢٤٤٣١٨طنا

كما أعلنت جريدة (Levant herald) أنه قد تم إنشاء رصيف جديد بميناء جدة (في عام ١٨٨٩) وزود بمرفاع (ونش) قوي لشحن وتفريغ السفن التي تتراكي علي هذا الرصيف الجديد ، والذي تم ربطه بخط حديدي بالجمارك . وقد أدي هذا التحسين إلي تطوير عمليات السفن بشكل عظيم وأعطي دفعة جديدة للميناء الرئيسي لشبة الجزيرة العربية علي الساحل الشرقي للبحر الأحمر .[٥٠] والملاحة للسفن الشراعية والملاحة الساحلية (خلال عام ١٨٨٩) بميناء جدة كانت كالأتي :-

جنسية السفن	عددها	الحمولات
عثمانية	٧٤٦	١٨١٨٨طن
إنجليزية	٧	٤٦٦٩طن
مصرية	٧٣	٤٤١٠طن
فرنسية	٢	٢٨٠٠طن

وإجمالي المواد الرئيسية التي تمثل معظم تجارة جدة (حسب ما أوردته صحيفة غرفة التجارة في الآستانة) : صادرت من جدة تمثل في فراء الخراف والصمغ العربي وأصداف اللؤلؤ والمرجان le corail هذا وقد تم شحن الفراء إلي أمريكا واتجهت أصداف اللؤلؤ: قسم فيه إلي ميناء مرسيليا والأخر إلي ميناء تريستا والي فينا ، وهناك يتم صنع الزراير أما

البترول الذي يتم استهلاكه فيتم استيراده من أمريكا والروسيا . والصوف والجوخ والأثـاث والسكر تأتي غالبية من تريستا وفينا . ولم تزد الواردات من فرنسا عن المعلبـات وزجـاج النوافذ والشمع .[٥١]

وميناء جدة في القرن الواحد والعشرين :

جهزت السلطات السعودية الميناء بأحدث وسائل مناولة البضائع[٥٢] علاوة علي بنـاء العديد من الأرصفة لاستقبال الأنواع المختلفـة مـن البضـائع وتقـدر إجمـالي البضـائع الواردة والصادرة عبر ميناء جدة الإسـلامي خـلال عـام ٢٠٠٠ ب ١٨,١ مليـون طـن بيانها وفق الجدول الأتي :-

(الجدول رقم ١١)

ملخص البضائع المتداولة (صادرات وواردات)

بميناء جدة الإسلامي

حسب النوع (بالطن الوزني) (عام ٢٠٠٠)

نوع البضائع	الواردات	الصادرات
بضائع سائبه صلبه	٤,٥١١,٦٤٣	٢٧,٤١٨
بضائع سائبة سائلة	١٦١,٥٥٦	--
بضائع عامة	٣,١١٣,٦٩٩	٢٩٧,٦٢١
حاويات	٦,١٣٧,٥٤٥	٣,٢٢١,٨١٤
بضائع دحرجة / عربات	٥١١,٨٦٧	٧٨,٢٩٢
مواشي	٥٨,٨٧٢	--
المجموع	١٤,٤٩٥,١٨٢	٣,٦٢٥,١٤٥
المجموع الإجمالي	١٨,١٢٠,٣٢٧	

وازدادت حركة تداول الحاويـات فـي ميـناء جـدة الإسـلامي فـي السـنوات الأخيـرة وفق الجدول الأتي :-

(جدول رقم ١٢)

إعداد الحاويات المتداولة في ميناء جدة (١٩٩٩-٢٠٠٣) [٥٣]

السنة	العدد	السنة	العدد
١٩٩٩	١٠٠٢٦٢٨	٢٠٠٢	١٣٦٦٩٠٢
٢٠٠٠	١٠٤٣٦١٧	٢٠٠٣	١٧٧٧١٦٥
٢٠٠١	١١٨٠٤٢٧		

أما عن أعداد الأرصفة بميناء جدة ونوعياتها فيبينها الجدول الآتي :

(جدول رقم ١٣)

نوع الرصيف	العدد
بضائع عامة	٢٩
حاويات	٧
حبوب سائبة	٧
دحرجة RO/RO	٧
بضائع مبردة	٢
ركاب	٢
بضائع سائبة	٢
مواشي	٢
المجموع	٥٨

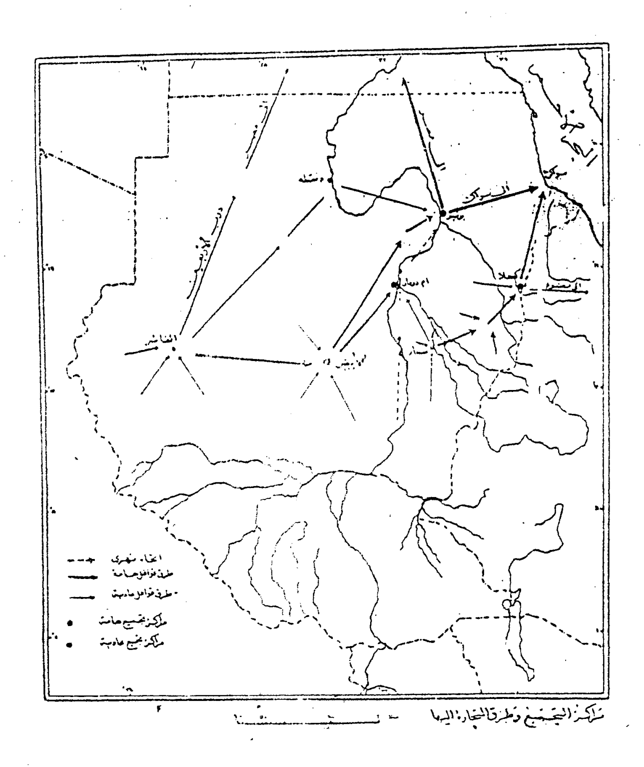
٢. أما الميناء السعودي الرئيسي الثاني في البحر الأحمر فهو ميناء " **ينبع**" وأهميتــه في أنه ميناء تصدير البترول السعودي ، فخط بترولين الذي يربط بعض حقول البترول شرقي البلاد(خريص ، الغوار) بميناء ينبع في أقصي غربي البلاد علي ساحل البحــر الأحمــر ، ويبلغ طول هذا الخط ١٢١٥كم وتقدر طاقته الأولية بنحو ١,٨ مليون برميل يوميا زادت بعد ذلك حتى بلغت ٢,٣ مليون برميل يومياً .[٥٤] ، حيث تمت به توسعات ذات أهمية في السنوات الأخيرة ، وقد أثرت قناة السويس علي هذا الميناء الذي تتجه شحناته عبر قنـــاة الســويس ، وأيضا عبر خط " السوميد" في العين السخنة علي البحر الأحمر .

ويعيش حوالي ٦٠% من السكان في السعودية علي طول ســواحل البحــر الأحمــر وظهيرها المباشر والحجاج سنويا يعتبرون من الموارد الهامة للتوظف ، ففــي خــلال عــام ١٩٦٧ زار الأرضي المقدسة ٢٢٦٠٠٠ حاج ثم بلغوا في عام ١٩٧٧ (٧٠٩٠٠٠ حاج) ، وأصبح ميناء جدة الإسلامي مركزا هاما للمواصلات .[٥٥]

ثالثاً : موانـي السودان :

أ – ميناء سواكن :

كانت سواكن في عام ١٨٠٥ خرائب تقريبا ، ولكن في عام ١٨٦٩ بلغ عدد ســكانها ٨٠٠٠ نسمة ، وفجأة أصبحت الميناء الرئيسي للسودان ومصر العليا ، وأصبحت خطوط



(شكل٤)

موقع سواكن بالنسبة لمراكز التجميع وطرق التجارة فى السودان

السكك الحديدية عندئذ مطلوبة وضرورية لتنمية المواني وظهيرها Hinterland فكان أول خط حديدي يربط بين بربرة وسواكن ووادي النيل .

وهكذا رشحت سواكن للمجد بعدما اقتربت من أوربا عـن طريـق قنـاة السـويس فأصبحت لا تبعد عن مرسيليا مثلا بأكثر من ١٥ يوماً .(٥٦)

كما أن البضائع التي تخرج عن طريقها تصل إلي سوق لندن قبل أن تصل مثيلاتهـا التي تمر بطريق مصر بحوالي ستة شهور علي الأقل . واستمر الازدهار والصعود والاطراد في نمو حجم التجارة والسلع في ظل السياسة الرشيدة حتى أصبحت سيدة مواني البحر الأحمر بصفة عامة ، وسيدة مواني الساحل السوداني بصفة خاصـة (٥٧) . وأزدات قيمـة التوجـه البحرى ، وأصبح وصول السفن من كل الجنسيات ووصول القوافل من الـداخل منتظمـا . وباتت الشحنات الضخمة تزدحم بالميناء وعلي كل الأرصفة في انتظار دورها للشحن . وكان من الطبيعي أن تدب الحياة في سواكن وان تسترد بعض عزها القديم فـي خدمـة الملاحـة والتجارة في السنوات العشر التالية لافتتاح قناة السويس والسابقة لقيام الثورة المهدية ، وتذكر التقارير أنها عادت مركزا للعمران وازدحمت بالسكان من البجاه العـرب وأبنـاء الجاليـات الوافدة إليها من يونان وترك ويمنيين ومصريين وأرمن وشوام وهنود وغيرهم من أصـحاب المصالح التجارية .

وزاد فيها العمائر المرتفعة المخصصة أدوارها السفلي لتخزين البضائع ، ريثما تشحن أو تحملها القوافل إلي مراكز التجارة والعمران في قلب الأقاليم السودانية . وارتبطت سواكن بميناء السويس وبعض مواني البحر الأحمر علي الساحل الآسيوي المقابل بخـدمات بحريـة منتظمة أسبوعية ، تعمل عليها سفن بعض الشركات التي تكونت لخدمة تجارة البحر الأحمر والخليج الفارسي ، والشركة الخديوية وشركة الملاحة الإيطالية روباتينو بالإضافة إلي سـفن الملاحة المحيطة الكبيرة التي تمر عبر البحر الأحمر بين الشرق و الغرب ، وكانت تعـرج علي سواكن من أجل شحن أو تفريغ بعض السلع . ويعني ذلك أنها لـم تكـن فـي خدمـة الملاحة والتجارة المحلية للبحر الأحمر ، بل أصبحت محطة رئيسية علي طريـق الملاحـة الدولية التي تعبر البحر الأحمر وقناة السـويس ، شـأنها فـي ذلـك شـأن غيرهـا مـن المحطات كعدن والسويس وبورسعيد .

ويذكر يونكر (٥٨) الذي زارها فـي عـام ١٨٧٥م أنهـا أصـبحت مينـاء السـودان الأول ومنفذه الرئيسي لتصريف سـلعه ومنتجاتـه ، التـي ازداد عليهـا الطلـب فـي الأسـواق الأوروبية . ونجد أيضا أن الحكومة اليونانيـة فـي عـام ١٨٦٩ تقـدمت بطلـب لتعيـين وكيل قنصل عام بها لرعاية مصالح الرعايا اليونانيين فيها .(٥٩) وتوضح جداول الـواردات لمينـاء سـواكن أن معظـم السـلع كانـت تصـل بطريـق قنـاة السـويس وأقلهـا

من الهند وجنوب شرق أسيا . وتتلخص تلك السلع في المنسوجات والسكر والتمباك والصابون والدقيق والشيلان وخشب البناء .

ويوضح الجدول التالي رقم (١٤) مدي تأثير قناة السويس علي ازدياد حركة السفن والبضائع علي ميناء سواكن (١٨٦٩-١٨٧٧) .

(جدول رقم ١٤)

حركة البضائع والسفن بميناء سواكن (١٨٦٩-١٨٧٧) [٦٠]

السنة	عدد السفن	السفن المصرية		السفن الأجنبية	الحمولة الكلية بالطن
		تجارية	حربية		
١٨٦٩	١٤٦	٣٠	–	١١٦	–
١٨٧١	٢٠١	٦٩	–	١٣٢	–
١٨٧٣	٣٤١	٣٢٠	١٤	٧	٥٨,٤٣٢
١٨٧٤	٢٦٤	١٩٦	٢٩	٩	٤٤,٩٠١
١٨٧٥	٣١٩	٢٩٥	٢١	٣	٦٠,٣٢٦
١٨٧٦	٢٢٥	١٧٨	١٢	٣٥	٧٢,٠٥٨
١٨٧٧	٢٣٠	١١١	١٣	١٠٦	٨٠,٥٢٣

وقد جاء بتقرير القنصل البريطاني عن التجارة المتداولة في ميناء سواكن خلال عام ١٨٨٩ أنها قد بلغت قيمتها ١,١ مليون فرنك للصادرات و ٤,٢ مليون فرنك للواردات ولقد مثلت هذه التجارة نمواً وتطوراً ملحوظا وذلك بفضل " الشركة التجارية السودانية التي بدأت خدماتها في نهاية عام ١٨٨٩ [٦١] . ولكن سلطات الاحتلال البريطاني اتجهت إلي اختيار موقع جديد ، شمال سواكن (شرم الشيخ برغوت) لإنشاء ميناء جديد فاضمحل ميناء سواكن وانتهي دوره كميناء رئيسي في السودان .

ب- ميناء بور سودان :

ثم بعد ذلك تم إنشاء ميناء جديد يقع شمالي سواكن – قبل قيام الحرب العالمية الأولي لاستقبال السفن الكبيرة التي لا تستطيع استخدام مراسي ميناء سواكن وسرعان ما استقطب بور سودان بسرعة السفن وهمش من نشاط سواكن وانتقلت الإدارة الحكومية وكذلك التجار إلي الميناء الجديد في عام ١٩٣٦.

وتتجه بور سودان أكثر إلي المحيط الهندي واليابان ، هذا بالإضافة إلي أن هذا الجزء من السودان قليل السكان (حوالي ½ مليون نسمة) وسوقه محدودة وقليل الإنتاج حيث تجارة الصادرات والواردات محدودة أيضا. [٦١ مكرر]

اهتمت السودان بمشاريع تنمية وتطوير الموانى في مرحلتين لتوسيع وتطوير ميناء بور سودان ، كانت المرحلة الأولي تهدف إلي تطوير التسهيلات للبضائع العامة ، وقد اكتسبت " مؤسسة الموانى السودانية " تجربة من شأنها ارتفع مستواها الفني . إن من محصلة هذه المرحلة تقليص وقت الانتظار من شهر واحد إلي أسبوع واحد فقط ، كما تطورت إمكانية طاقة الميناء من خمس بواخر إلي ١٥ باخرة في اليوم ، كما سجل الميناء زيادة في العمليات بنسبة ٧٢% .

أما المرحلة الثانية ، فكانت تهدف إلي تطوير إمكانية الميناء لاستخدام التقنيات الحديثة في معالجة الحمولات والبضائع الصب وإقامة مباني جديدة للإدارة والخدمات (تنتهي في عام ١٩٨٤).

وقام السودان بتشييد أحواض إضافية ومحطة للنفط في الساحل الجنوبي ، وذلك علي أثر اكتشاف النفط في جنوبي غربي السودان . ويقع بين ميناء بور سودان وميناء سواكن القديمة .(٦٢)

حركة الحاويات في بور سودان في مطلع القرن الواحد والعشرين .(٦٣)

السنة	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣	المرتبة علي مستوي موانى العالم
عدد الحاويات	١٢٠٧٠١	١٢٩٠٩٣	١٥٦٦٠٧	٢٢٣

رابعا: ميناء جيبوتي :

يعتبر من الموانى التي استفادت كثيرا بافتتاح قناة السويس . وقد أسهم إنشاء خط سكة حديد " أديس أبابا/ جيبوتي " بمساعدة الفرنسيين عام ١٩٦٢ ، في نشاط الحركة الاقتصادية في جيبوتي وتعدد محاورها بصورة تعكس الاتساع العمراني وتزايد حجم السكان في مدينة جيبوتي (٣٢٠ ألف نسمة) التي أصبحت إلي جانب دورها القومي تشكل بوابة التجارة الدولية لإثيوبيا بالإضافة إلي دورها الإقليمي في حوض البحر الأحمر .(٦٤)

ونتيجة لكثافة حركة المرور في البحر الأحمر ، بسبب قناة السويس أصبح ميناء جيبوتي يتبوأ المركز السادس بين موانى العالم من حيث الخدمات البحرية التي يقدمها للسفن .

لقد توجهت جيبوتي لدورها الرئيسي الذي تحتله كمركز لنقل البضائع من باخرة إلي أخري وكمركز تجاري للقرن الإفريقي لتنشيط اقتصادها الذي يعاني من قلة الإمكانيات من بناء الصناعة وغيرها من القطاعات . لذلك أنشأت محطة الأحواض عند الميناء (١٩٨٤) ، وعزز ذلك من دور جيبوتي كمركز لنقل البضائع وتفريغها من باخرة لأخرى والي جهات

شرق إفريقيا والي شبه الجزية العربية . ويحتوي ميناء جيبوتي علي ٨ مراسي للمياه العميقة ولقد قدمت السعودية الأموال لبناء وحدات تبريد جديدة بحيث أصبح في أمكان جيبوتي توسيع تجارتها في الفواكه والخضروات واللحوم المجمدة . كما قدمت الكويت الأموال لتوسيع إمكانيات التخزين .(٦٥)

حركة الحاويات في ميناء جيبوتي :

السنة	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣	المرتبة علي مستوي مواني العام
عدد الحاويات	١٤٧٩٠٨	١٧٨٤٠٥	٢٠١٤٤٧	١٩٧(٦٦)

خامسا : ميناء مصوع :

ازدادت حركة الملاحة في ميناء مصوع بعد افتتاح قناة السويس ، فقد بلغت واردات الميناء ١٠,٥ مليون فرنكا في عام ١٨٨٧ في مقابل ٩,٢ مليون فرنكا في عام ١٨٨٦ . وجاءت أنباء من روما بأن شركة الملاحة البريطانية British India تنوي اتخاذ ميناء مصوع كميناء تتوقف فيه لخطها الملاحي المنتظم فيما بين لندن وزنزبار في عام ١٨٨٦ .(٦٧) وفي مطلع القرن العشرين (١٩٠١) بلغت إيرادات جمارك الميناء ٩,٣ مليون ليرة إيطالية عن الواردات وقدرت الصادرات بحوالى ٢,٨ مليون ليرة إيطالية ، ويأتي القطن في المقام الأول مكونا حوالي نصف إجمالي الواردات ، التي يستهلك الجزء الأكبر منه في المستعمرة والباقي يصدر إلي الحبشة . وتعتبر مصوع المنفذ الوحيد لها . وهيكل الصادرات تمثل في ٢٣٢٠٠٠ ليرة للمطاط المرسل إلي النمسا و ٣٦٠,٩٠٠ ليرة للجلود الجافة يصدر جزء منها إلي النمسا بـ ٢٠٠,٠٠٠ ليرة والي أمريكا الشمالية ١٦٠,٠٠٠ ليرة . والصادرات من اللؤلؤ بلغت قيمتها ١,٢٠٠,٠٠٠ ليرة ، منها ٣٠٠,٠٠٠ ليرة لايطاليا و ٤٠٠,٠٠٠ ليرة لفرنسا و ٥٠٠,٠٠٠ ليرة للهند . (٦٨)

وقد تم تطوير الميناء بتزويده بفنار لإرشاد السفن ارتفاعه ٢٢,٨٦ مترا ، وتبلغ مساحة الميناء ٧,٥١ كيلوا متر مربع وعرض مدخل الميناء ٣٠٥,٣٩ متراً . والميناء مزود بإمكانيات لتموين السفن بالوقود والمياه العذبة والمخازن وقطع الغيار ، ومزود ببعض القاطرات Tugs لمعاونة السفن في الرسو والجر وخلافة ، وهناك إمكانية لإصلاح السفن الساحلية فقط ومزود بالعديد من أوناش الرفع والمراسي تبلغ ستة وإجمالي طولها ٩٠٦,٧٢ مترا . (٦٩)

سادسا : ميناء عدن :

يعتبر من أكبر المواني التي استفادت كثيرا من افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية ، فهي تسيطر علي مفتاح أقصر طرق المواصلات البحرية في الهند وأسيا إلي أوربا عبر قناة

السويس . وهي في نفس الوقت قاعدة بحرية بريطانية – إبان فترة الاحتلال – تسيطر علـــي منطقة البحر العربي وشرق أفريقيا إلي السواحل الغربية للهند وسواحل الجزيرة العربية .

تطور حركة الملاحة في عدن في نهاية القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين :

تزداد قيمة مواني التموين بكثرة السفن التي تدخلها ومما يدل علي ذلك أن ميناء عدن كان ثاني مواني المحيط الهندي من حيث حمولة السفن التي تـــزور هـــذا الميناء ، وذلــك برغم ما هو معروف من أن حجم التجارة في ميناء عـــدن أقـــل بكثيـــر مـــن ميناء مثـــل مدراس أو دربان. (٧٠)

وبلغ إجمالي عدد الســـفن التـــي زارت ميناء عـــدن فـــي عـــام ١٨٩٨ / ١٨٩٩ (٢٧٨٣سفينة) إجمالي حمولاتها ٤,٧ مليون طن . وتطوير الميناء مستمر بتعميقه وإنشـــاء أحواض لإصلاح السفن لتلبية حاجة الطلب المتزايدة وخاصة بعد افتتاح قناة السويس وتزايـــد أعداد السفن ، بحيث أصبح الميناء أحسن وأكفأ ميناء في خليج عدن ، بل وفي كـــل البحـــر الأحمر ، يمكن الدخول إليه في كل الأوقات للسفن الحربية والتجارية علي السواء ، مهما كان غاطسها كبيراً . وكل تلك السفن التي ستعبر قناة السويس .

وعدن ميناء حر "Port Franc" فلا توجد أي أنواع من الجمـــارك علـــي الـــواردات والصادرات فيما عدا المواد الكحولية فهي تخضع للرسوم .(٧١)

وباعتبار عدن من أكبر مراكز التزويد بالوقود في البحر الحمر ، فـــإن الإحصـــائية التالية – التي أوردتها صحيفة شركة قناة السويس – تلقي الضوء علي حجم واردات الوقـــود للميناء خلال السنوات العشر (١٨٩١-١٩٠١) وهي توضح التزايد المستمر في حجم واردات الوقود للميناء .

(جدول رقم ١٥)

إجمالي واردات الوقود لميناء عدن

السنة المالية	الكمية بالأطنان
١٨٩٢/١٨٩١	١١٩,٤٦٨
١٨٩٣/١٨٩٢	١٢١,٨٦٥
١٨٩٤/١٨٩٣	١١٤,٠٥٤
١٨٩٥/١٨٩٤	١٤١,٧٢٩
١٨٩٦/١٨٩٥	١٣٠,٦٣٤
١٨٩٧/١٨٩٦	١٦٨,٢٨٧
١٨٩٨/١٨٩٧	٩١,٩٥١
١٨٩٩/١٨٩٨	١٥٤,٥٨٧
١٩٠٠/١٨٩٩	١٤٨,٥٧٨
١٩٠١/١٩٠٠	١٧٣,٧٢٨

وعلي الرغم من منافسة كل من بريم وجيبوتي لميناء عدن إلا أن الأخيرة – كما هو مبين بالجدول أعلاه – هي مركز تموين الأكثر أهمية في حوض البحر الأحمر للسفن بأنواعها المختلفة القادمة من أوربا ومتجهة إلي الشرق أو في حالة عودتها .[٧٣]

وقد كتب نائب القنصل الفرنسي في عدن (Maurice Ries) [٧٤] تقريراً يفيد أن المخزون الدائم للفحم المعروض للبيع لا يقل دائما عن ٢٠,٠٠٠ طن ، وهذا بخلاف المستودعات الخاصة للشركات الملاحية الكبرى والتي يبلغ ما يقرب من المخزون الدائم (٢٠,٠٠٠طن) ، كما يوجد بالميناء أوناش ذات قدرة رفع ١٠٠طن / ساعة إلي ظهر السفن .[٧٥]

حركة الحاويات في ميناء عدن :

ازدادت حركة تداول الحاويات في ميناء عدن في السنوات الأخيرة وفق الجدول الأتي :

السنة	١٩٩٩	٢٠٠٠	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣[٧٦]
عدد الحاويات(TEU)	١٢١٦٧٩	٢٤٧٠٠٠	٣٧٧٣٦٧	٣٨٨٤٣٦	١٥٥٧١٧

وهكذا أصبح ميناء عدن بعد ازدياد حركة الملاحة في البحر الأحمر ونتيجة لافتتاح قناة السويس واحدا من أكبر موانى العبور في العالم (Transit Port) ويمثل المركز الرابع من بين موانى العالم في بعض التقديرات .[٧٧]

وإذا انتقلنا إلي خليج العقبة نجد هناك ميناءين هامين :

سابعاً : ميناء العقبة الأردني :

وهو المنفذ الوحيد للأردن للوصول إلي البحار ويقع علي قمة خليج العقبة ويمثل رابطة حيوية بين الشرق والغرب وعملت الدولة علي توسيعه وتحديثه وذلك بعد أن تطورت عمليات التعدين والصناعة للفوسفات ، وقد ازداد الاعتماد علية بعد أن قررت الحكومة اعتماده بدلا من الموانى السورية ومن بيروت . فقد بلغت صادرات هذا الميناء (٦١٢٠٠٠) طن عام (١٩٦٦) وازدادت لتصل إلي (١١٦٠٠٠)طن عام ١٩٧٤ ومعظمها من الفوسفات . والإرشاد إجباري في ميناء العقبة .[٧٨]

ويمثل الفوسفات ٩٥% من صادرات العقبة بلغت ١,١١٦,٦٠٠ طنا خلال عام ١٩٧١ وقد ازداد حركة الحاويات في ميناء العقبة .

حركة الحاويات في ميناء العقبة : (٧٩)

السنة	١٩٧٩	١٩٨٢	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣	المرتبة
إجمالي عدد الحاويات	٣٣٤٤٢	١٠٥٧٥٣	٢٤١٠٣٧	٢٧٧٣٠٧	٢٨١٢١٦	١٥٦

هذا وقد استخدمت العراق ميناء العقبة بعد إغلاق موانيها علي الخليج . ولا شك فقد استفاد ميناء العقبة من قناة السويس التي قربت موانى حوض البحر المتوسط وموانى غرب أوربا إلي ميناء العقبة .

ثامناً : ميناء ايلات :

ميناء ايلات الإسرائيلي يجاور ميناء العقبة الأردني . وهو ميناء إسرائيل الوحيد علي البحر الأحمر وحركة البضائع في هذا الميناء غالبيتها قادمة من البحر الأحمر . ذلك أن مركز الثقل الأساسي للموانى الإسرائيلية يرتكز علي سواحل البحر المتوسط .

إلا أن ميناء ايلات ترتبط بخط بري يربطه بميناء اشدود وحيفا علي البحر المتوسط ، ويمثل تهديدا لقناة السويس حيث يمكن نقل الحاويات في زمن قدره من ٦-١٢ ساعة (من ايلات إلي اشدود) ولكن الشركات العاملة في الشرق الأوسط لا تستخدم هذا الخط لاعتبارات سياسية .

ونتيجة لإغلاق قناة السويس (١٩٦٧-١٩٧٥) أخذت إسرائيل تطور طريق (ايلات – اشدود عسقلان) ، لكي يصبح طريقا للترانزيت العالمي لنقل البضائع بين إفريقيا واسيا وأوربا وقد بلغ ما نقل بواسطة هذا الخط حوالي (١٦٠) ألف طن من البضائع عام (١٩٧٣) من أوربا وشرقي إفريقيا .(٨٠)

وتستقبل إسرائيل عن طريق البحر الأحمر ٦٠% من جملة وارداتها من المواد الخام وأيضا تصدر عن طريقة ما يوازي ٢٠% من جملة صادراتها إلي الأسواق العالمية . بالإضافة إلي انه يمثل البوابة التي يمر منها معظم وارداتها من البترول ومشتقاته . وهي حقائق تبرر حرص إسرائيل الدائم علي أن يكون لها تواجد بشكل مؤثر عند باب المندب (البوابة الجنوبية للبحر الأحمر) لتستخدمه أداة ضغط للتعامل في دائرة العالم العربي المحيط بها بشكل مباشر ، وهو ما يضيف مزيدا من الأهمية للبحر الأحمر لأطراف الصراع العرب الإسرائيلي .(٨١) وقد وقعت إسرائيل عقوداً مع الصين والهند في عام ١٩٩٢ لتصدر إليها مليون طن من الفوسفات عبر ميناء ايلات .(٨٢)

تكسب إسرائيل بتواجدها البحري في البحر الأحمر ميزة مرونة تحركات سفنها البحرية بين شمالي البحر الأحمر وجنوبه ، إلي جانب تامين طرق النقل والتجارة التي تربطها بدول شرق إفريقيا والقارة الآسيوية .(٨٣)

الطرق الملاحية عبر البحر الأحمر :

قناة السويس أهم طريق ملاحي يربط الشرق بالغرب ، فهي نقطة تجمع – كما سبقت الإشارة [٨٤] لشبكة كبيرة من الخطوط الملاحية القادمة من مواني : شـمال وشـمال شـرق وغربي القناة ، من حوض البحر الأسود وغربي أوروبا وبريطانيا وبحر البلطيـق وأمريكـا الشمالية والجنوبية . ومن القناة تنطلق الخطوط الملاحية إلي البحر الأحمر وشـرقي أفريقيـا وعدن والخليج العربي والهند وجنوب شرقي أسيا واستراليا والشرق الأقصى .

وقبل افتتاح قناة السويس ، كان هناك خطان ملاحيان : (خـط P&O) البريطـاني وخط (Messagries Maritimes) الفرنسي ، وكان لهما النفوذ الأكبر في حـوض البحـر الأحمر وفي أعقاب افتتاح القناة ظهرت العديد من الشركات الملاحية الجديدة التابعـة للـدول الأوروبية البحرية الكبرى وأهمها : بريطانيا وفرنسا وألمانيا وايطاليا وأسبانيا والنمسا والدول العثمانية وهولندا واليونان والبرتغال والنرويج وبلجيكا وأيضا الولايات المتحدة الأمريكية .[٨٥] وقد اتجهت كل هذه الخطوط الملاحية الجديدة إلي البحر الحمر تتعامل مع موانيه مـن جهـة وتعبر بعد ذلك متجهة إلي مواني أخري .

وإذا نظرنا إلي الملاحة الرئيسية في البحر الأحمر نجدها يغلب عليها الحركة الطولية بالدرجة الأولي ، بينما تتراجع الملاحة العرضية إلي المرتبة الثانوية خاصـة وأن الملاحـة العرضية بطبيعتها أقل كثافة لأنها تربط بين بيئات متشابهة ، في حين يربط المحور الطـولي بين بيئات متباينة أكثر حاجة إلي التبادل لتحقيق التكامل ، علاوة علي أن الملاحة العرضـية الداخلية لا تستخدم غالباً السفن ذات الغاطس الكبير . ومازال التبادل التجاري البيني للـدول العربية ضئيلا [٨٦] ، وللآن لم يتحقق قيام السوق العربية المشـتركة والتكامـل الاقتصـادي العربي مازال بعيد المنال .

هذا ويلاحظ أن مصر والسعودية وإسرائيل ، هي الدول الوحيدة التي لها منافذ أخري بحرية ، فمصر لها جبهة علي البَحر المتوسط طولها ٥٣٨ ميلاً والسعودية لها جبهة بحريـة علي الخليج العربي بطول ٣٠٠ ميل إسرائيل لها جبهة متوسطية طولها ١١٨ ميلاً . [٨٧]

معوقات الملاحة في البحر الأحمر :

إن انخفاض الكثافة السكانية علي سواحل البحر الأحمر وقلة المراكـز العمرانيـة والطـرق الرئيسية وخاصة السكك الحديدة – التي تنتهي إلي ساحل البحر الأحمـر وتربطـه بالـداخل (الظهير)– وذلك بسبب أن سواحل البحر الأحمر في معظمها انكسارية شديدة الاستقامة مما يقلل الفرصة المتاحة لقيام المرافئ الطبيعية التي يمكن تحويلها إلي مواني رئيسـية بنفقـات معقولة إضافة إلي أن الساحل الصحراوي ساحل تمتد علي ظهيرة حوائط صـخرية عاليـة

يتراوح ارتفاعها ما بين ٢٠٠ إلي ٣٠٠٠ قدم علي الساحل الإفريقي وبين ٣٠٠٠ قدم علي الساحل الإفريقي وبين ٣٠٠٠الي ٧٠٠٠ قدم علي الساحل الآسيوي ، مما يشكل عقبة بين الساحل والداخل ، وخاصة من السكك الحديدية بين الميناء والداخل ، ويستثني من ذلك خط سكة حديد : جيبوتي – أديس أبابا الذي أنشأه الفرنسيون عام ١٩٢٦ ، والخط الذي مدته ايطاليا من مصوع حتى هضبة الحبشة والخط الذي أنشأته بريطانيا بين بور سودان والنيل ، وكان لها انعكاساتها علي الحياة الاقتصادية والعمرانية .[٨٨]

تأمين الملاحة وتطورها في البحر الأحمر :

بازدياد حركة الملاحة في البحر الأحمر نتيجة افتتاح قناة السويس تطلب الأمر العناية بتأمين ملاحة السفن في خليج السويس والبحر الأحمر من جانب ملاك السفن والشركات الملاحية والدول بشكل عام . ونوضح فيما يلي بعضاً من هذه الجوانب :

أ- بناء الفنارات ووضع الشمندورات الملاحية :

كان فى البحر الأحمر قبل عهد إسماعيل أربعة فنارات لهداية السفن هي : فنار الزعفران بجهة السويس وزنوبيا وكان تابعاً للشركة الشرقية ، وفنار الأشرقي وفنار ابي كزارة .

وقد أهملت هذه الفنارات ، وفي عصر الخديوي إسماعيل عندما أوشك العمل في قناة السويس علي الانتهاء ، اتجه إسماعيل باشا إلي ضرورة إنارة سواحل خليج السويس ، فأنشأ فنار رأس الغريب ، جنوبي رأس الزعفران وفنار صخور الأخوين الشمالية وفنار جزيرة شدوان (سنة ١٨٨٩) وفنار الوجه – عندما كان تابعاً للإدارة المصرية – وهو من ثغور الحجاز ، وأنشئ فنار بربرة علي ساحل المحيط الهندي ، وأمر بإقامة فنار في جاردافون سنة ١٨٧٨ ولكنة لم يتم إنشاؤه ، واشترت الحكومة المصرية فنار زنوبيا من الشركة الشرقية ، ودرست النظم المعمول بها بالبلاد الأوربية لإدارة الفنارات لتطبيق ما يوافق منها علي فنارات البحر الأحمر ، سواء من حيث إدارتها أو من حيث ما رتب علي السفن التي تستفيد بهذه الفنارات لتغطية بعض مصاريفها . وأنشأت الحكومة المصرية إدارة خاصة بها عرفت باسم (مصلحة الفنارات والليمانات) ثم أطلق عليها بعد ذلك اسم : مصلحة المواني والفنارات .[٨٩]

وفى عهد الاحتلال البريطاني لمصر ونتيجة لازدياد حركة الملاحة في البحر الأحمر بعد افتتاح قناة السويس اهتمت وزارة التجارة البريطانية بضرورة وجود فنارات علي امتداد البحر الأحمر لهذه السفن ومنع وقوع حوادث ملاحية ، واهتمت غرفة الملاحة البريطانية بإقامة هذه الفنارات الجديدة في البحر الأحمر وجاءت المشكلة من جانب ملاك السفن لكراهيتهم سداد رسوم جديدة مقابل خدمة الفنارات .[٩٠] كما رأت غرفة الملاحة البريطانية أهمية وجود فنار

في رأس جاردافوي (في مدخل خليج عدن) أو فنار في المنطقة الشرقية لجزيرة سوقطرة التي احتلتها بريطانيا .(٩١)

أقيمت عدة فنارات منها فنار مخاو جبل الطير وأبي عايل وجزائر زبيد ، وقد حصلت رسوم إرشاد من السفن مقابل انتفاعها بتلك الفنارات .(٩٢) وفي الحديدة وقمران Camaran (٩٣).

هذا وقد استمرت مسألة تأمين الملاحة في البحر الأحمر تحظي باهتمام دول حوض البحر الأحمر وأيضا الشركات الملاحية عبر السفن وفي العصر الحديث تم استخدام أجهزة الرادار وأجهزة الاتصال بالأقمار الصناعية التي تحدد الاتجاهات والأبعاد المختلفة والمسافات بين السفينة وبين أي عائق وذلك في العقدين الآخرين من القرن العشرين .

وقد قامت مصر بتنفيذ مشروع رائد في المسار الملاحي لخليج السويس بالبحر الأحمر يكفل الأمان التام للسفن المارة ، حيث تم تنفيذ مشروع المساعدات الملاحية الالكترونية لإرشاد السفن بخليج السويس وكان من نتيجة تنفيذه أن أصبح مرور السفن في اتجاهين بدلا من اتجاه واحد ، كما كان له تأثير عزل مسار السفن عن تجمعات الشعاب المرجانية ومنصات البترول في هذه المنطقة .(٩٤)

ب- العبور الليلي للسفن في قناة السويس والبحر الأحمر :

ظلت قناة السويس منذ افتتاحها للملاحة العالمية (١٨٦٩) وحتى عام ١٨٨٦ تخضع لنظام الملاحة نهاراً فقط . ولكن في عام ١٨٨٦ حدثت ثورة تكنولوجية هامة في مجال الملاحة البحرية للسفن وهي الكشاف الكهربائي (Projector) فقد اخترعه أحد المهندسين الفرنسيين (٩٥) ، ويوضع في مقدمة السفينة (ويستمد الكهرباء من مولدات السفينة) لينير لها الممر الملاحي ، ونجحت التجربة ، وكان لذلك أثرة الفعال اقتصاديا ، وحل مشكلة تأخر عبور السفن في القناة ، فقد كان المعدل الزمني لعبور السفن القناة في عام ١٨٨١ هو ٤٥ ساعة و٥٣ دقيقة وارتفع إلي ٥٣ ساعة و٤٦ دقيقة عام ١٨٨٢ بسبب القيود الصحية التي فرضها الحجر الصحي ، وكانت السفن تفقد ١٠ ساعات فترة الانتظار الليلي ، وهو متوسط زمن الليل في مصر – إلا أنه في عام ١٨٨٦ بعد تطبيق العبور الليلي بلغ المتوسط الزمني لعبور القناة ٢٠ ساعة و٤٢ دقيقه ، وهذا يمثل نسبة خفض قدرها ٤٢ % من زمن العبور .(٩٦)

أدي ذلك إلي زيادة الطاقة التصريفيه لقناة السويس وازدادت إعداد السفن العابرة واستفادت من العبور السريع واختصار زمن الرحلة يؤدي بالتالي إلي توفير في تكاليف التشغيل وبشكل عام أدت هذه الثورة التكنولوجية إلي تأمين الملاحة في البحر الأحمر ، ووفر في تكاليف النقل البحري .

ج- الكابلات البحرية :

تم ربط الخط التلغرافي الخاص بشركة قناة السويس علي امتداد قناة السويس بـــالخط التلغرافي الخاص بشركة التلغراف الشرقي ، فقد كانت الإسكندرية متصلة بخط تلغرافي تحت الماء بمالطة ومنها إلي أوروبا ، وبذلك تم ربط الكابل البحري للبحر الأحمر والمحيط الهندي وبلاد الشرق الأقصى وأستراليا بخط البحر المتوسط .(٩٧) وخدمت هـــذه الخطـــوط البرقيـــة التجارة والملاحة العالمية فقد ارتفعت كفاءة النقل البحري الربع الأخير من القرن التاسع عشر نتيجة اختراع التلغراف الكهربائي فأصبح من السهل علي ملاك السفن والوكلاء البحرين فـــي جميع أنحاء العالم تبادل المعلومات من سفنهم ، بشأن فوائض الحمولات والنقص فيها والتـــي علي ضوئها يتم توجيه السفن إلي الوجهات المناسبة . وبإرساء عالم الاقتصـــاد ولمقومـــات اتصالاته أمكن إدارة عمليات سوق نولون مركزي من " بورصة البلطيق " بينما أصبح بوسع المصرفيين تمويل عمليات بيع وشراء البضائع التي تجري بين تجار ما وراء البحار (٩٨)

د- التطور التكنولوجي في صناعة السفن وأثرة علي حركة السفن في البحر الأحمر :

كان افتتاح قناة السويس بمثابة مؤشر لأفول عصر السفن الشراعية وظهور وانتشـــار السفن البخارية .(٩٩) وشهد العقد الأخير من القرن التاسع عشر تحسن كبير في وسائل النقـــل البحري ، فقد نتج عن اختراع المحرك الذي استخدم لأول مرة عام ١٨٩٧ زيـــادة الســـرعة والاقتصاد في الفحم وبعد عام ١٩٠٠ استخدمت أفران المازوت محل الفحم الفراغات التـــي كانت تشغلها الفحم علاوة علي توفير الرجال وقلل عدد مرات التردد أو مـــدة الرســـو فـــي الموانى واللازمة للتموين بالوقود ، كما انخفضت تكاليف بناء السفن فقد انخفض سعر الحديد من ٨٠ فرنك للطن في عام ١٨٨٠ إلي ٥٧ فرنك في عام ١٩٠٧ ، لذلك انخفض النولـــون . فنقل طن بضاعة من مرسيليا إلي هونج كونج تكلف ٨٦ فرنكا في عام ١٨٩٠ أصبح يتكلف ٧٠ فرنكا في عام ١٩٠٦ .(١٠٠)

هـــ- مد الخطوط الحديدية :

لقد واكب استخدام البخار بحرياً انتشار القاطرات البخارية برياً وفتحت السكك الحديدة الطريق أمام مناطق زراعية جديدة ومناطق تعدين ، وبذلك تدفقت كميات هائلة مـــن المـــواد الأولية والمواد الغذائية علي الموانى البحرية حيث كانت تنقلها السفن البريطانية أساساً إلـــي أوروبا وغيرها ولعل إحصائيات حركة البضائع التي أوردتها جريدة شـــركة قنـــاة الســـويس توضح لنا الكميات الهائلة من قضبان السكك الحديدية التي كانت تمر في قناة السويس متجهة إلي المستعمرات البريطانية والفرنسية والألمانية والإيطالية في البحر الأحمر وشرقي أفريقيا ، لربط الموانى بالداخل .(١٠١)

و- تعميق وتوسيع قناة السويس :

أدي توسيع وتعميق قناة السويس علي مدي تاريخها وفق ما يلي :-

السنة	١٨٦٩	١٩٥٦	١٩٦٢	١٩٨٠	١٩٩٤	١٩٩٦	٢٠٠١	الوحدة
أقل عرض للمجري الملاحي عند خط عمق ١١ متر	٤٤	٦٠	٩٠	١٦٠	٢١٠/١٨٠	٢١٠/١٨٠	٢١٠/٢٠٠	مترا
مساحة القطاع المائي	٣٠٤	١١٠٠	١٨٠٠	٢٦٠٠	٤٢٠٠	٤٥٠٠	٤٨٠٠	مترا مربعا
أقصي غاطس للسفن العابرة	٢٢	٣٥	٣٨	٥٣	٥٦	٥٨	٦٢	قدماً
أقصي حمولة للسفينة العابرة	٥٠,٠٠٠	٢٠,٠٠٠	٨٠,٠٠٠	١٥٠,٠٠٠	١٨٠,٠٠٠	١٨٥,٠٠٠	٢١٠,٠٠٠	طن ساكن

كل ذلك أدي إلي تحسين ظروف الملاحة وإقبال السفن العملاقة علي استخدام قناة السويس وخاصة القادمة من المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، لارتباطها عضوياً بقناة السويس ، فليس من المعقول أن تمر سفينة من المدخل الجنوبي للبحر الأحمر يزيد غاطسها عن الغاطس المسموح به في قناة السويس ، إلا إذا كانت هذه السفينة لن تعبر القناة وتتجه فقط لمواني البحر الأحمر .

وهكذا فإن تحسين قناة السويس ينعكس ايجابياً علي جميع مواني البحر الأحمر التي ستستفيد من ذلك بلا شك .

حركة ملاحة السفن العربية الواقعة علي البحر الأحمر في قناة السويس :

يوضح الجدول (رقم ١٦) أعداد السفن العربية لدول حوض البحر الأحمر التي عبرت القناة خلال العقدين الماضيين (١٩٨٦ – ٢٠٠٥) وتأتي السعودية علي رأس هذه الدول تليها مصر فالأردن فالسودان فاليمن فالصومال والجدول رقم ١٧ يوضح لنا بالتفصيل أعداد ونوعيات والحمولات الصافية [١٠٢] الخاصة بالمملكة العربية السعودية التي استخدمت قناة السويس خلال السنوات ٢٠٠١ إلي ٢٠٠٥ وتتضمن ناقلات البترول وسفن البضائع العامة وسفن حاويات وسفن دحرجة RO/RO وسفن ركاب ونوعيات أخري ، وإجمالي الحمولة الصافية للسفن السعودية التي عبرت قناة السويس خلال عام ٢٠٠٥ بلغت ٣,٥ مليون طن وعدد السفن التي عبرت في نفس هذا العام ١١٣ سفينة .

أما بالنسبة لمصر ، فقد بلغت السفن المصرية التي استخدمت القناة خلال عام ٢٠٠٥ (١١٦ سفينة) إجمالي حمولاتها الصافية ١,٢ مليون طن ، واهم نوعيات السفن : البضائع الصب وناقلات البترول وسفن البضائع العامة والسفن الحربية وسفن الدحرجة .

أما الأردن (جدول ١٩) فبلغت سفنها ٦ خلال عام ٢٠٠٥ وصافي حملاتها ٧٤ ألف طن منها سفينة بضائع عامة وسفينة صب و ٤ سفن دحرجة .وحركة الملاحة في قناة السويس عام ٢٠٠٥ بلغت ١٨١٩٣ سفينة بمعدل يومي ٤٩,٨ سفينة إجمالي حمولاتها الصافية ٦٧١,٨ مليون طن بمعدل متوسط يومي ١,٨ مليون طن والحد الأدنى لعبور أي سفينة للقناة هو ١٠ساعات وبعضها يصل إلي ١٣,١٢ ساعة بينما السفينة في قناة باناما تمكث حوالي ١٦ ساعة انتظار في الخارج قبل تحضير الأهوسة وتستوعب قناة السويس ٩٩% من إجمالي الأسطول العالمي .

(جدول رقم ١٦)

أعداد السفن العربية للدول الواقعة علي البحر الأحمر المارة في قناة السويس

(١٩٨٦ – ٢٠٠٥)

أسم الدولة	١٩٨٦	١٩٨٧	١٩٨٨	١٩٨٩	١٩٩٠	١٩٩١	١٩٩٢	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧	١٩٩٨	١٩٩٩	٢٠٠٠	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٥
مصر	١١٤	١٠٢	٩٠	٨٤	٩٢	١١٣	١٢١	١٤٠	١٣٢	١٠٧	٩٩	٩٥	٩٦	١٠٠	١٠٩	٩٨	٩٣	٧٣	٧٥	٩٥
الأردن	١١	٥	٦	١	٤	١٨	١٦	٣	٣	–	٢	٣	–	٣	٦	١	١٣	١٦	١٠	٦
السعودية	٢٨٥	١٩٦	١٩١	١٩٣	٢٠٨	٢٤٦	٢٠٩	١٧٢	١٥٣	١٦٤	١٦٨	١٦٤	١٦١	١٧٤	١٦١	١٢٩	١٢٣	١١٥	٩٨	١١٣
الصومال	١٦	٨	–	٢	١٢	٨	٨	١٠	٦	٨	٤	–	–	–	–	١	١	–	–	–
اليمن	٩	٢	٢	٢	٣	–	–	–	٣	–	–	–	٢	–	–	–	–	–	–	١
السودان	١٣٠	٩٩	١٠٠	٨٩	٦٥	٣٧	٤١	٧٦	٥٤	٤١	٣٢	٢١	١١	٧	٤	٢	–	–	–	–
الإجمالي	٥٦٥	٤١٢	٣٨٩	٣٧١	٣٨٤	٤٢٢	٣٩٥	٤٠١	٣٥١	٣٢٠	٣٠٥	٢٨٣	٢٧٠	٢٨٤	٢٨٠	٢٣١	٢٣٠	٢٠٤	١٨٣	١١٥

المصدر:نشرات هيئة قناة السويس (١٩٨٦ – ٢٠٠٥)

(جدول رقم ١٧)

أعداد ونوعيات وحمولة سفن أهم دول البحر الأحمر

التي عبرت قناة السويس من ٢٠٠١-٢٠٠٥

١- السعودية :

(ألف طن)

السنة	٢٠٠١		٢٠٠٢		٢٠٠٣		٢٠٠٤		٢٠٠٥	
نوع السفينة	العدد	الحمولة الصافية	العدد	الحمولة الصافية	العدد	الحمولة الصافية	العدد	الحمولة الصافية	العدد	الحمولة الصافية
ناقلات البترول	٦	٣٨	٣	١٩	٤	١٦٩	٤	٤٧٠	١٥	٦٩٢
بضائع عامة	٣٢	٤١٢	٢٦	٣٤٥	٢٢	٢٩٣	١٨	٢٤٣	١٩	٢٥٧
سفن حاويات	٣٥	١٣٣٩	٣٦	١٣٨٠	٣٧	١٤١٩	٢٩	١١٥٩	٣١	١٢٤٨
سفن دحرجة	٤٤	١٥٢٣	٣٧	١٣٢٢	٣٥	١٢٧٤	٣٤	١٢٣٥	٣٥	١٣٠٧
سفن ركاب	-	---	-	---	-	---	-	---	٢	٦
سفن أخرى	١٢	٦٧	٢٠	٩٣	١٧	٧٩	١١	٤١	١٠	٣٥
سفن حربية	-	-	١	١	-	-	٢	٩	١	٤
الإجمالي	١٢٩	٣٣٧٩	١٢٣	٣١٦٠	١١٥	٣٢٣٤	٩٨	٣١٥٧	١١٣	٣٥٤٩

المصدر : هيئة قناة السويس:

(جدول رقم ١٨)

٢- مصر

(الحمولة ألف طن)

السنة	٢٠٠١		٢٠٠٢		٢٠٠٣		٢٠٠٤		٢٠٠٥	
	العدد	الحمولة الصافية	العدد	الحمولة الصافية	العدد	الحمولة الصافية	العدد	الحمولة الصافية	العدد	الحمولة الصافية
نوع السفينة	١٩	٢٧	١١	٢٠١	١٣	٨٦	١٢	٨٨	٢١	٣٢٩
ناقلات البترول	٢٣	٤٦١	٢٢	٥٩٦	١٤	٤١٥	١٦	٤١٣	٢٠	٦٠١
بضائع صب	١٦	١٠٨	١٣	١٤١	١١	١٢٩	٢	٢٤	٢	٦
بضائع عامة	٢	٦١	–	–	١	١٢	–	–	٤	١٠٩
سفن حاويات	٢	٩	٥	٣٣	٥	٤٦	٤	٢٢	٨	٨٩
سفن دحرجة	٤٠	١	٢٩	١	–	–	–	–	–	–
سفن حربية	١١٧	١٢٦	١٢٩	١٣٣	٦٧	٩٠	٦٤	٧٩	٦١	٩٨
سفن أخري	٢١٩	٧٩٣	٢٠٩	١١٠٥	١١١	٧٧٨	٩٨	٦٢٦	١١٦	١٢٣٢
الإجمالي										

المصدر : هيئة قناة السويس.

(جدول رقم ١٩)

٣- الأردن :

السنة	٢٠٠١		٢٠٠٢		٢٠٠٣		٢٠٠٤		٢٠٠٥	
نوع السفينة	العدد	الحمولة الصافية	العدد	الحمولة الصافية	العدد	الحمولة الصافية	العدد	الحمولة الصافية	العدد	الحمولة الصافية
بضائع صب	١	١٠	–	–	–	–	–	–	١	١٤
بضائع عامة	–	–	٢	١٦	٢	١٦	١	١٣	١	٨
سفن حاويات	–	–	–	–	–	–	١	٧	–	–
سفن دحرجة	–	–	١٠	٦٨	١٤	١١٨	٧	٧٠	٤	٥٢
سفن ركاب	–	–	١	١١	–	–	١	١	–	–
الإجمالي	١	١٠	١٣	٩٥	١٦	١٣٤	١٠	٩١	٦	٧٤

المصدر :هيئة قناة السويس

حركة الملاحة الكثيفة والتلوث البيئي في البحر الأحمر :

إن عشرات الآلاف من السفن التي تمخر عباب البحر الأحمر جيئة وذهاباً وإياباً عبـــر قنـــاة السويس والتي بلغت خلال عام ٢٠٠٦ (١٨٦٦٤ سفينة) إجمالي الحمولة الوزنيه لها ٦٢٨,٦ مليون طن متري MT وما ينتج عن هذه الحركة الكثيفة من انسكاب لمخلفات السفن في مياه البحر الأحمـــر من مياه غسيل الصهاريج أو مياه الصابورة ومياه المخلفات (Waste WATERS) وهكـــذا نتيجـــة تعاظم معدل الأنشطة البحرية خلال العقدين الماضيين ، وبالأخص بعد الافتتاح الثاني لقناة الســـويس (١٩٧٥) كان لكل ذلك أثرة علي البيئة البحرية سلبياً وعلي أنظمة البيئـــة الســـاحلية The Costal) ecosystems (ioc) . إن التلوث البترولي كان حرجاً في بعض المناطق التي يتم فيها شحن النفط من مراسي خطوط أنابيب البترول أو تلك التي يتم فيها استخراج البترول بين المناطق الساحلية offshore (القريبة من الساحل) وخليج السويس يتركز فيه إنتاج البترول بالقرب من الساحل حيث يوجد ٣٠ حقلا بترولياً هذا بالإضافة إلي انسكاب مياه التبريد الملوثة الخارجة من محطات تكرير البترول ومياه الصابورة من ناقلات البترول water Ballast أو انسكاب البترول نتيجة الحوادث الملاحية للناقلات كل ذلك ساهم بشكل خطير في تلوث مياه البحر الأحمر (انظر شكل رقم ٥)

إن البيئة البحرية لحوض البحر الأحمر تستقبل المزيد من البترول في كل كيلو متـــر مربـــع بالمقارنة بأي منطقة إقليمية أخري ، ومزيدا من المناطق الحرجة ، هي الممـــرات الملاحيـــة حيـــث سواحل المملكة العربية السعودية فيما بين جدة وينبع وأيضاً في خليج السويس ، نشاهد شواطئ هـــذه المناطق وقد كست رمال شواطئها قطع من القار المتناثرة في مواضع كثيرة . وعلي أية حـــال فـــإن البحر الأحمر الذي أصبح بحراً مفتوحاً بفضل شق قناة السويس ، فإنه إلي حد ما مازال نظيفا ، إلا أن مياه الصابورة W.B الناتجة من غسيل صهاريج ناقلات البترول وتسهيلات معالجة المياه في المـــدن الكبيرة الواقعة علي البحر الأحمر غير كافية .

ونتيجة لذلك كثيراً من هذه المياه غير النظيفة يتم إلقاؤها بـــالقرب مـــن جـــدة (٢ مليـــون نســـمة) والسويس (½ مليون نسمة) والعقبة وايلات والغردقة . وعلي هذا فجاري إقامـــة محطـــات تنقيـــة المياه في هذه المدن .

جانب آخر ، هو التلوث الناتج عن النشاط الصناعي (Industrial Pollution) مثل الأتربة المنقولة جوا من المعادن الثقيلة تنبعث من مصانع الأسمنت في السويس وفي جـــدة والامونيـــا مـــن الوحدات المنتجة للأسمنت ، ومحطات القوي التي تسبب التلوث الحـــراري (Thermal Pollution) ومحطات تحلية مياه البحر Desalination Plants تولد مياه شديدة الملوحة تزيد ملوحتها بنسبة ١,٣ مرة من مياه البحر المحيطة بها ، علاوة علي احتوائه علي معادن ثقيلة . أيضا الأعمـــال الإنشـــائية الهندسية التي تتم لاستصلاح السواحل حطمت أهداب الشعاب المرجانية علي امتداد شواطئ الغردقة

شكل رقم (٥)

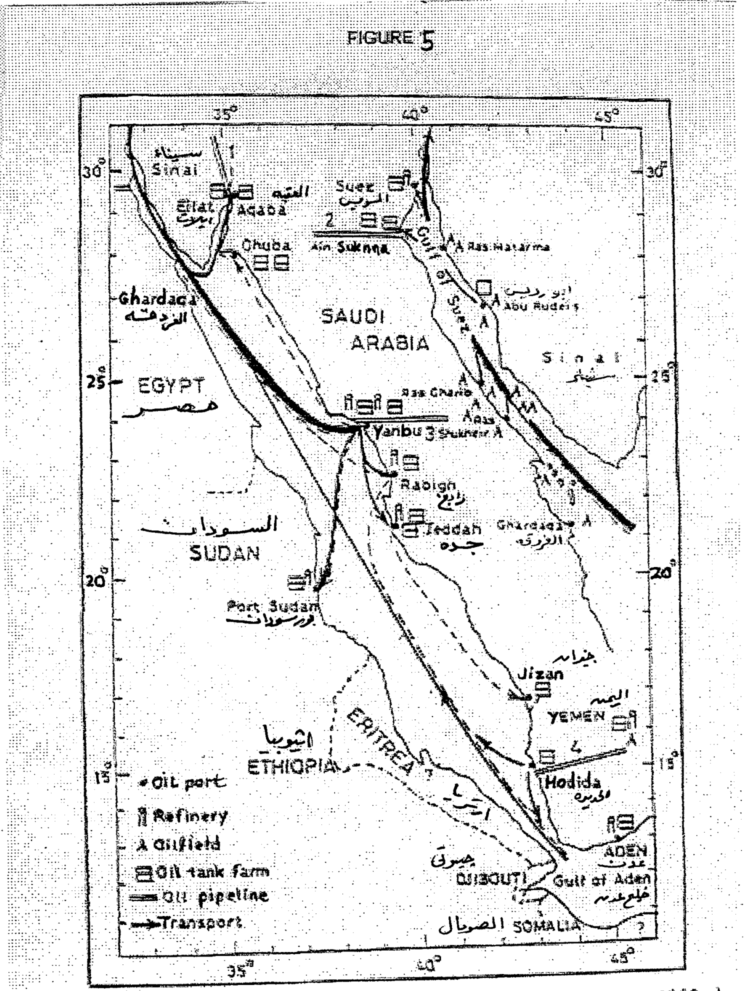


Fig. 5 Main oil activities in and around the Red Sea (Awad, 1989)

1-Eilat to Mediterranean Sea (25mta) 3-PETROLINE from Arabian Gulf (150 m

2-SUMED to " " (80 mta) 4-from Yemen oilfield (10 mta)

وجدة . والأعمال الإنشائية تخلف عنها أتربة أسمنتية . أضف إلـــي ذلـــك أعمـــال التعـــدين (Mining) الفوسفات والمتركزة في ثلاث مراكز (مواقع) رئيسية هي : في العقبة وسفاجا والقصير والأتربة الناشئة عن عمليات الشحن والتفريغ البحرية ورغم أن هذه الأتربة غير قابلة للذوبان فـــي مياه البحر إلا أن التلوث الفوسفاتي من المعتقد أنـــه يـــؤثر علـــي الإنتـــاج وعلـــي معـــدل الـــتكلس في الشعاب المرجانية .

التعاون الإقليمي لمكافحة التلوث البيئي للبحر الأحمر وغيرها من المشاكل :

The Regional Organization For The Conservation Of The Environment Of The Red See And Gulf Of Aden (PERSGA)

ويضم الدول الآتية : جيبوتي ومصر والأردن والسعودية والصومال والسودان والـــيمن . وأوصـــت بعدة قرارات هامة للمحافظة علي البنية البحرية للبحر الأحمر ، منها حث دول البحر الأحمر علـــي بناء وإقامة محطات وتسهيلات استقبال لمياه الصابورة من السفن في المواني الرئيسية للبحر الأحمـــر وخليج عدن لتطبيق قواعد واتفاقية Marpol (التلوث البحري) والإعلان علي أن البحـــر الأحمـــر منطقة مخصوصة .

إن قضايا حرية الملاحة ونزع الأسلحة النووية والتلوث البيئي ستظل مسائل لها الأهمية القصوى لدول حوض البحر الأحمر . كذلك يواجه إقليم البحر الأحمر العديد من المشاكل أهمها :-

١- عدم التوازن الديموجرافي (السكاني)

٢- التلوث والانهيار البيئي ... الخ

٣- توقع النمو السكاني علي السواحل .

٤- التعاون الإقليمي بين دول الحوض علي قدر كبير من الأهمية لحل الكثير من المشاكل.

٥- الحوار والوحدة والتماسك .

٦- الكشف عن احتمالات وجود الغازات البترولية علي السواحل .

٧- تنمية مصايد الأسماك وزراعة البحر وحماية البيئة .

الكشف عن مزيد من المعادن الموجودة في قاع البحر الأحمر (الزنك – النحاس – الفضة – الذهب – الحديد ... الخ) وهي من المشروعات ذات الاهتمام المشترك .

٨- خلق مزيد من " البنية الأساسية المشتركة "الخاصة بالبحر الأحمر للكشف عن التسويق العـــام المشترك والتجارة .

٩- أنشاء مواصلات وطرق لوجستيه مشتركة .

١٠- إنشاء شبكة اتصالات عن بعد .

١١- إنشاء مراكز توزيع لتجارة المنتجات .

١٢- إنشاء المنطقة الحرة الخاصة بالبحر الأحمر قد يكون مساهمة أخري للإحساس بالفرص الرائدة للتعاون الاقتصادي الكامل وللتنمية المتوازية لمواجهة تحدي القرن الواحد والعشرين .

١٣- الإدارة السليمة وبالأخص فيما يتعلق بالبيئة والتحكم في التلوث ، سوف تكون من الأمور العاجلة ، وعلي هذا فإن البحر الأحمر – الذي يجمع بين دوله – يستدعي التعاون والاهتمام بالمصالح المشتركة والتي يمكن حلها فقط عن طريق التعاون الإقليمي . وعلي دول البحر الأحمر الاعتراف بمزايا قيام اتحاد اقتصادي موحد وجبهة سياسية في الأمور المرتبطة بالبحر الأحمر وتبني أفكار تنمية ذاتية . أنها الدلالة الاستراتيجية الجغرافية للبحر الأحمر كمورد لم يتسنى لدوله بعد ثبر أغوار كنوزه بالكامل .

وفي حالة ظهور تجمع ووحدة إقليمية لدولة ، فاليمن باعتبارها عضواً في كلا من دول البحر الأحمر ودول المحيط الهندي في بؤرة الخطوط العالمية والإقليمية البحرية ، وأيضا باعتبارها قنطرة بين الماضي والحاضر ، وكباعثة لعلاقات جديدة عندئذ ستلعب دوراً رائداً ونجد أيضاً من أشكال التعاون بين دول حوض البحر الأحمر ومد الكابل البحري بين مصر والأردن (عبر طابا – والعقبة) في البحر الأحمر – للربط الكهربائي MW-٢٠٠٠.KV-٤٠٠ .

خدمة سفن الروافد Feeder Service في البحر الأحمر (١٠٣)

وهي خدمة جديدة لسفن الروافد تنطلق من ميناء جدة لتربط مواني السعودية بمواني البحر الأحمر المجاورة ، وقد بدأت خدمات الشركة الملاحية لخدمات الروافد RSF (١٠٤) خدماتها اعتباراً من أول يوليو عام ١٩٩٢ بسفينة طاقتها ٢٠٠ حاوية TEU إلي المواني المصرية والأردنية والسعودية والسودانية علي البحر الأحمر . وتقوم هذه الشركة لمواني جدة والعقبة برحلة كل ١٠ أيام ومرة كل أسبوعين لميناء بور سودان وميناء السويس . والرحلة من ميناء العقبة إلي ميناء جدة تستغرق يومين .(١٠٥)

حركة التجارة والركاب والكائنات البحرية فى البحر الأحمر :

أولاً : حركة التجارة .

تنقسم حركة التجارة في البحر الأحمر إلى الآتي :

أ – التجارة البينية : أي تلك التجارة المتبادلة بين موانى البحر الأحمر .

ب – التجارة القادمة عبر باب المندب ومتجهة إلى :

١ – موانى البحر الأحمر ٢ – موانى البحر المتوسط وشمال غرب أوربا وأمريكا .

جـ – التجارة المارة فى قناة السويس فى الاتجاهين : شمالاً وجنوباً فهي تمثل أيضاً حركة للبضائع داخل حوض البحر الأحمر باعتباره الامتداد الجنوبي لقناة السويس .

ويهمنا هنا فى دراستنا هو البند الثالث الخاص بحركة التجارة فى قناة السويس القادمة من البحر الأحمر والمتجهة إليه . وتشير الدراسات المهتمة بتجارة البحر الأحمر إلى أن أطراف هذه التجارة محدود بين أقطاب قليلة ،فإن حوالى ٥٠ % من واردات هذه الدول هي ما تصدره الدول الآتية : الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والمملكة المتحدة والروسيا . وخلال السنوات الأخيرة بدأت تزدهر التجارة مع اليابان والصين والشرق الأقصى [١٠٦] .

وإن المعطيات الإحصائية تشير إلى التوسع الكبير فى تجارة الدول المطلة على حوض البحر الأحمر ، وذلك من خلال مراجعة حركة البضائع فى قناة السويس ، سواء تلك المتجهة إلى موانى البحر الأحمر ، أو تلك الصادرة منها . وخلال الربع قرن الأخير (١٩٨٠ – ٢٠٠٥) ازدادت كمية البضائع المتداولة فى موانى البحر الأحمر عبر قناة السويس من ٣٨,٧ مليون طن إلى ٨٤,٣ مليون طن أى بزيادة قدرها ٤٥,٦ مليون طن بما يعادل نسبة زيادة قدرها ١١٧,٨ % خلال هذه الفترة [١٠٧] .

كما أن حجم هذه التجارة الخاصة بالبحر الأحمر عندما نقارنها بالحجم الإجمالى للتجارة العابرة لقناة السويس سنوياً نجدها خلال هذه الفترة (١٩٨٠ – ٢٠٠٥) تتراوح نسبتها ما بين ٣٠ % إلى ٢٠ % (راجع الجدول رقم ٢٠) . ومن هذا يتضح لنا الأهمية القصوى لقناة السويس بالنسبة لتجارة البحر الأحمر ، علاوة على أن أعداد السفن التي عبرت القناة تراوحت ما بين ٢٢٥٤٥ سفينة و ١٣٤٧١ سفينة سنوياً .

جدول رقم (٢٠)

كميات البضائع في البحر الأحمر (من وإلى قناة السويس)[١٠٨] .

(ألف طن)

السنة	إجمالي كمية البضائع المتداولة فى موانى البحر الأحمر	إجمالى أعداد السفن سنوياً	إجمالى كمية البضائع التي عبر القناة من الشمال والجنوب	النسبة المئوية لبضائع البحر الأحمر من الإجمالى %
١٩٨٠	٣٨٦٧٧	٢٠٧٩٥	١٧٦٢٧٦	٢١,٩
١٩٨١	٤٨٨٧٤	٢١٥٧٧	١٩٦٤٢٨	٢٤,٩
١٩٨٢	٦٢٧٦١	٢٢٥٤٥	٢٣١٣٩٣	٢٧,١
١٩٨٣	٧٩٣٢٥	٢٢٢٢٤	٢٥٦٧٠٥	٣٠,٩
١٩٨٤	٧٨٧٥٦	٢١٣٦١	٢٦٣٧٢٨	٢٩,٩
١٩٨٥	٧٠٨٦٥	١٩٧٩١	٢٥٧٥٩٦	٢٧,٥
١٩٨٦	٧٠٦١٠	١٨٤٠٣	٢٦٢٤٥٢	٢٦,٩
١٩٨٧	٦٤٩٤٣	١٧٥٤١	٢٥٦٩٣٥	٢٥,٣
١٩٨٨	٦٢٥٧٩	١٧٦٢٨	٢٦٥٨١٩	٢٣,٥
١٩٨٩	٦٢٥٧٩	١٧٦٢٨	٢٦٥٨١٩	٢٣,٥
١٩٩٠	٦٤٤٧٩	١٧٦٦٤	٢٧١٨٧٦	٢٣,٧
١٩٩١	٧١٥٦٦	١٨٣٢٦	٢٧٢٥٤٢	٢٦,٣
١٩٩٢	٦٤٠٦٦	١٦٦٢٩	٢٧٥٠٢٧	٢٣,٣
١٩٩٣	٦٢٧١٤	١٧٣١٨	٢٩٦٩١٤	٢١,١
١٩٩٤	٦٣٩٠٨	١٦٣٧٠	٢٨٩٩٥٥	٢٢
١٩٩٥	٧٤٤٣٦	١٥٠٥١	٢٩٣١٢٤	٢٥,٤
١٩٩٦	٦٦٢٣٧	١٤٧٣١	٢٨١٧٦٦	٢٣,٥
١٩٩٧	٦٣٨٦٢	١٤٤٣٠	٢٩٥٩٠٤	٢١,٦
١٩٩٨	٦٤٨٨٩	١٣٤٧١	٢٧٨٤٥٣	٢٣,٣
١٩٩٩	٦٧٦٦٧	١٣٤٩٠	٣٠٦٦٧٠	٢٢,١
٢٠٠٠	٧١٧٣٣	١٤١٤١	٣٦٧٩٨١	١٩,٥
٢٠٠١	٥٥٨٨٥	١٣٩٨٦	٣٧٢٤٢٨	١٥,٠
٢٠٠٢	٥٣٨٣٦	١٣٤٤٧	٣٦٨٨٤٦	١٤,٦
٢٠٠٣	٧٠٤٣٤	١٥٦٦٧	٤٥٧٨٨٢	١٥,٤
٢٠٠٤	٦٦١٧٧	١٦٨٥٠	٥٢٠٩٩٠	١٢,٧
٢٠٠٥	٨٤٣٧٠	١٨١٩٣	٥٧١١٠٥	١٤,٨

ويظهر أيضاً من خلال دراسة الإحصائيات أن المملكة العربية السعودية تمثل الجانب الأكبر فى حركة البضائع بأنواعها فى البحر الأحمر والتي تمر فى قناة السويس [١٠٩] .

فقد بلغت إجمالى كميات البضائع المتداولة فى موانى المملكة العربية السعودية على البحر الأحمر والتي استخدمت قناة السويس فى عام ٢٠٠٥ (٧٨ مليون طن) أى بنسبة ٩٢,٥ % من إجمالى البضائع (من وإلى) موانى البحر الأحمر التي عبرت قناة السويس خلال عام ٢٠٠٥ ،

وبنسبة ١٣,٧ % من إجمالى البضائع التي عبرت القناة فى نفس العام . وعلى هذا تأتي السعودية على رأس العشر دول الأولى في حركة البضائع المارة فى قناة السويس . وتليها فى الأهمية النسبية الأردن فمصر فاليمن فالسودان فجيبوتي (راجع الجدولين أرقام ٢٠ ، ٢١) .

جدول رقم (٢١)

كميات البضائع (من وإلى) الدول العربية على البحر الأحمر فى قناة السويس [١١٠]

(العشر دول الأولى)

(١٩٨٦ – ٢٠٠٥)

اسم الدولة	كمية البضائع (بالألف طن)	ترتيبها	نسبتها المئوية %	السنة
السعودية	٧٧٩٨٧	٢	١٣,٧	٢٠٠٥
السعودية	٧٢٥٠٨	١	١٣,٩	٢٠٠٤
السعودية	٦٤٠٥٩	١	١٤	٢٠٠٣
السعودية	٤٧٦٥٦	١	١٢,٩	٢٠٠٢
السعودية	٥٣٥٣٧	١	١٤,٤	٢٠٠١
السعودية	٥١٩٤٧	٢	١٤,١	٢٠٠٠
السعودية	٥٠١٣٧	٢	١٨	١٩٩٩
الأردن	٩٦٣٨	٩	٣,٥	١٩٩٩
السعودية	٢٨٩٤٦	١	١٠,٤	١٩٩٨
مصر	٩٩٦٨	٦	٣,٦	١٩٩٨
الأردن	٦٧٦٤	١٠	٢,٤	١٩٩٨
السعودية	٢٦٤١٩	١	٨,٩	١٩٩٧
الأردن	٦٣٥١	٩	٢,١	١٩٩٧
السعودية	٢٨٢٩٠	١	١٠,١	١٩٩٦
الأردن	٥٩٢٩	١٠	٢,١	١٩٩٦
السعودية	٣٢٩٢٥	١	١١,٢	١٩٩٥
الأمارات	٦١٥٠	١٠	٢,١	١٩٩٥
السعودية	٤٦٠٥٨	١	١٥,٩	١٩٩٤
مصر	٨٢١٢	٧	٢,٨	١٩٩٤
السعودية	٤٩١٢٤	١	١٦,٥	١٩٩٣

مصر	٩٨٣٠	٧	٣,٣	١٩٩٣
السعودية	٤٩٣٠١	١	١٧,٩	١٩٩٢
مصر	١٣٥٢٧	٥	٤,٩	١٩٩٢
الأردن	٥٤٧٣	١٠	٢	١٩٩٢
السعودية	٥٤٢٣٣	١	١٩,٩	١٩٩١
مصر	١٦٤٧٣	٣	٦	١٩٩١
الأردن	١٠٠٧٧	٦	٣,٧	١٩٩١
السعودية	٤١٤٤٠	١	١٥,٢	١٩٩٠
مصر	١٨٦٢٨	٣	٦,٩	١٩٩٠
السعودية	٣٠٩٤٧	١	١١,٦	١٩٨٩
مصر	١٨٢٧٩	٤	٦,٩	١٩٨٩
الأردن	١١٩٨٥	٧	٤,٥	١٩٨٩
السعودية	٤٤٨٩٣	١	١٧,٥	١٩٨٧
مصر	١٦٦٩٠	٤	٦,٥	١٩٨٧
الأردن	١١٢٥٩	٧	٤,٤	١٩٨٧
السعودية	٥٧٨٥٤	١	٢٢	١٩٨٦
مصر	١٥١٧٨	٣	٥,٨	١٩٨٦
الأردن	٩٠٣٥	١٠	٣,٤	١٩٨٦

جـــدول رقم (٢٢)[١١٤]

حركة البضائع الصادرة من موانئ الدول العربية

على البحر الأحمر عبر قناة السويس. (٢٠٠١-٢٠٠٥)

(الكمية بالألف طن)

اسم الدولة	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٥
السعودية	٧٧٠١	٥٧٥٥	٨٨٠٨	١١٩٨٨	١٢٦٧٦
مصر	١٣٤١	١٧٣١	١٩٠٨	٢٥٣٠	٢٣٥٤
الأردن	١٥٧٥	١٩٥٧	٢٣٠٩	١٧٥٦	١٤٥٧
السودان	٥٥٧	٥٣٥	٤٧٥	٢٦٢	٣٨٥
اليمن	٦٥٠	٤٠١	٤٣٥	٤٧٣	٣٠٦
جيبوتي	١٦٠	١٦٧	١٠٠	٣٩	٨٧
الإجمالي	١١٩٨٤	١٠٥٤٦	١٤٣٥	١٧٠٤٨	١٧٢٦٢

جـــدول رقم (٢٣)

حركة البضائع الواردة إلى موانئ الدول العربية[١١٥]

على البحر الأحمر عبر قناة السويس. (٢٠٠١-٢٠٠٥)

(الكمية بالألف طن)

اسم الدولة	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٥
السعودية	٢٧٣٩٢	٢٨٨٤٣	٣٦٣٤٣	٣٩٩٧٢	٤٥٦٩٧
الأردن	٨٥٩٥	٧٩٦٥	٦٣٧٢	٣٤٥٦	٣٩٢٨
مصر	٨٩٣	١٢٥٠	١٦٩٦	١٥٢٢	٢٠٠١
اليمن	٣٠٦١	٣٢٥٠	١٢٥٩	١٢٠٣	١٧٠٤
السودان	٩١١	٦٧٠	١٠٠٣	٨٧٧	١٥٤٢
جيبوتي	١٤٠١	٧٦٧	١٤٠١	٩٤٧	١١٤٣
الإجمالي	٤٢٢٥٣	٧٢٧٤٥	٧٢٣٧٤	٤٨٢٧٧	٥٦٠١٥
إجمالي الصادرات والواردات للدول العربية على البحر الأحمر	**٥٤٢٣٧**	**٥٣٢٩١**	**٤٣٨٠٩**	**٦٥٣٢٥**	**٧٣٢٧٧**

نوعيات البضائع المتداولة في البحر الأحمر والمستخدمة لقناة السويس :

أ- أهم نوعيات البضائع الصادرة من موانى البحر الأحمر متجهة شمالاً عبر قناة السويس :

أ- المواد البترولية وتشمل : البترول الخام والبنزين والكيروسين والسولار والديزل والمازوت والغازات البترولية والغازات الطبيعية ومواد أخرى

ب- بضائع أخرى مثل الفحم والزيوت النباتية والمعادن المصنوعة والكيماويات وخامات المعادن وبضائع أخرى .

وقد بلغت إجمالى هذه البضائع فى عام ٢٠٠٥ حوالى ٣٨ مليون طن نسبتها ٦,٧ % من إجمالى الحمولات التي عبرت القناة . وبيانها كالأتي (بالألف طن) :-

البترول ومنتجاته ٢٠٥٢٥ – الفحم ١٥٣ – الخامات والمعادن ٣٠ – الكيماويات ٥٠٤ – الزيوت النباتية ٢٣٧ – المعادن المصنوعة ٢٣٦ – بضائع أخرى ١٦١٩٨ .

وكانت أهم دول البحر الأحمر التي صدرت البترول ومنتجاته عبر قناة السويس هي : السعودية – مصر – اليمن – السودان .

ب- أهم نوعيات البضائع القادمة من الشمال ومتجهة لموانى البحر الأحمر خلال عام ٢٠٠٥ (القيمة بالألف طن) كالأتي :-

المعادن المصنوعة ٣٧٨١ – الأسمدة المعدنية ٥٠٧ – الحبوب ٨٩٧٢ – الكيماويات ١١١٣ – خامات المعادن ٤٥٣ – بضائع أخرى ٤٢٠٨٦ . وإجمالي هذه البضائع ٥٦,٩ مليون طن بنسبة حوالى ١٠ % من إجمالى الحمولات التي عبرت القناة فى عام ٢٠٠٥ . (١١٣) وقد استوردت مصر البترول ومشتقاته من الشمال إلى الجنوب ١٠٩٢ (ألف طن) والسعودية ٧٥٣ ألف طن والأردن ١٥٢ ألف طن (١١٤) .

أما المعادن المصنوعة التي عبرت القناة (من الشمال إلى الجنوب) متجهة إلى موانى البحر الأحمر خلال عام ٢٠٠٥ فبيان توزيعها على الدول وفق ما يلى (بالألف طن) :

السعودية ٣٣٤٣ – اليمن ٤١٠ – السودان ٢٨٦ = ٤,٠٤ مليون طن .

أما الحبوب فقد استقبلت دول البحر الأحمر الشحنات الآتية خلال عام ٢٠٠٥ :-

السعودية ٥,١ مليون طن – الأردن ١,٤ مليون طن – اليمن ١,١ مليون طن – جيبوتي ٥٨١ ألف طن – السودان ٦٨٢ ألف طن – مصر ٤٠٥ ألف طن .

وبالنسبة للكيماويات فقد استوردت السعودية ٧٥٨ ألف طن ومصر ١٨٨ ألف طن كما استوردت السعودية ٢١٤٥ ألف طن خامات المعادن . (١١٥)

البحر الأحمر طريق الفحم والبترول :

بعد أن أوضحت فيما سبق أحدث الإحصائيات عن حركة البضائع في البحر الأحمر عبر قناة السويس فأنني أفردت لهذه النوعية من البضاعة هذا المبحث لأهميتها منذ أن تم فتح قناة السويس حتى الآن .

١ – حركة الفحم والبترول من الشمال إلى الجنوب :

كان البحر الأحمر وما زال طريق نقل موارد الطاقة ، وعندما افتتحت قناة السويس للملاحة كان عصر البخار فى مطلعه وكان الفحم هو المادة الأساسية للسفن وكانت موانى البحر الأحمر وجزره فى غالبها محطات للتزويد بالفحم فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر وأطلق عليه البعض عصر الفحم وتصدرت بريطانيا الدول فى إنتاجها للفحم وسماها البعض " فحامة العالم " حينذاك ، وكان هذا الفحم ينقل إلى بلاد الجنوب لأغراض الصناعة والأغراض المنزلية وكوقود للسفن البخارية على طول الطريق البحرى . وصدرت إنجلترا ملايين الأطنان من الفحم الحجرى إلى دول شرقى السويس والبحر الأحمر والمستعمرات البرتغالية والفرنسية فى شرق أفريقيا والحبشة ومدغشقر ومسقط وإيران وجاوه والمستعمرات الهولندية فى المحيط الهادى وسيام والصين واليابان وزنزبار وموريشيوس وعدن والهند وسنغافورة وسيلان وهونج كونج . وفى عام ١٨٨٩ صدرت بريطانيا لهذه الدول ١,٣ مليون طن من الفحم الحجرى وفى عام ١٩٠٠ صدرت ١,١ مليون طن لها ، وذلك حسبما أوردته إحصائية شركة قناة السويس [١١٦] . ويهمنا هنا أن نوضح كميات الفحم المرسلة إلى بعض دول البحر الأحمر وهى :

اسم الدولة المستوردة	عام ١٨٨٩ (بالطن)	عام ١٩٠٠(بالطن)
الحبشة	١١٩٠١	١٤٩٣٩
عدن	١٧٦٣٩٧	١٤١٤١٩

وعدن من أكبر محطات العالم للتزود بالفحم .

تنافس البترول الروسي والأمريكي عبر قناة السويس : [١١٧]

تناولنا حركة نقل الفحم عبر قناة السويس من الشمال إلي الجنوب والآن نتحدث عن البترول في بداية استخدامه في نهاية القرن التاسع عشر في الأعمال المنزلية وإضاءة المصابيح والتدفئة . فقد بدأ طوفان تصدر البرافين المستخدم في إضاءة المصابيح – التي اشتهرت باسم : " مصابيح البرافين " من الولايات المتحدة إلي الصين في عام ١٨٦٧ ، ثم زادت من تصديره إلي أسيا عندما زادت باكو في منافستها في السوق الوطني بروسيا . واستخرجت باكو (في القوقاز) النفط بدون الاستعانة بالطلمبات وبذلك خفضت من تصدير بترول الولايات المتحدة إلي الروسيا والذي كان قد بلغ الذروة في عام ١٨٧٣ ، واضطرت الولايات المتحدة إلي البحث عن سوق جديدة لتسويق بترولها

لإرساله مباشرة لأول مرة من نيويورك إلى بتافيا (جاكرتـا حاليـاً) عبـر قنـاة السـويس فـي عام ١٨٧٧ [١١٨] . وكانت الولايات المتحدة تصدر البترول إلى الشرق الأقصى عبر قناة السـويس ، وبلغ إجمالى ما صدرته فى عام ١٨٧٨ للشرق الأقصى عبر قناة السويس ٣٧٤٥١٢٠ صفيحة بترول ثم زاد إلى ٥٣٧٨٧٩٤ صفيحة بترول فى عام ١٨٧٩ [١١٩] .

وكان البترول يتم تعبئته فى صفائح على شكل متوازى مستطيلات وشـحنت فـي صـناديق خشبية [١٢٠] . وبدأت روسيا في تصدير بترولها معبأ في صفائح اعتباراً من عام ١٨٨٥ عبـر قنـاة السويس لأسواق الشرق ، ووصلت أول سفينة في فبراير ١٨٨٨ بكامل حمولتها من صفائح الكيروسين الروسي مصدر إلي سنغافورة حيث وجد له علي الفور مكاناً في سوق الشرق .[١٢١]

ويوضح البيان الأتي كميات البترول الأمريكي المرسل من ميناء نيويورك إلـي الشـرق الأقصى عبر قناة السويس :-

البلد المرسل إليه البترول	الكمية بالجالون (١٨٨٨)	الكمية بالجالون (١٨٨٩) [١٢٢]
اليابان	٢,٤٧٨,٩٣٤	٤,٠٩٦,٧٧٦
الهند	٢,٥٨٥,٤٣٤	٥,٣٤٥,٠٦٠
جاوه	١,٦٩٣,٤٤٣	٢,٣٥١,٣٤٥
بينانج وسنغافورة	٩٩٠,٢٥٦	١,٠٤٦,١٩٥
الصين	١,٧٦٢,٣٦٢	٢,٥٧٠,٠٠٢
الإجمالي	٩,٥١٠,٤٢٩	١٥,٤٠٩,٣٧٨

هذا وقد شجعت تجارة " كيروسين المصابيح " البحث عن الزيت في آسيا فتمّ العثـور عليـة لأول مرة في سومطرة عام ١٨٨٥ وجمسة علي ساحل البحر الأحمر في مصر عـام ١٨٨٦ . وقـد تحطم احتكار الولايات المتحدة فى الإنتاج والتصدير بعد تطوير حقول باكو وزيادة إنتاجهـا وإنشـاء الخط الحديدي: " باكو – باطوم" الذي تم في عام ١٨٣٨ . ومنذ أن دخل البتـرول الروسـي منافسـاً للبترول الأمريكي في الهند واسيا ، سجلت حركة البضائع في قناة السويس زيادة ملحوظة في كميـات البترول المارة بها . وازدادت حركة البترول الروسي والأمريكي عبر قناة السويس من الشمال إلـي الجنوب وبلغ في عام ١٨٨٨ (١٤٤,٦٨٥ طناً).

وتنبأ البعض بمستقبل مشرق للبترول الروسي لأن آبارها غنية بالبترول فقد بلغ الإنتاج اليومي لحقول باكو ٨٨,٠٠٠ برميل بترول في مقابل ٢٥,٣٠٠ برميل / يوم فقط في الولايات المتحـدة . وبلغـت كميات شحنات البترول الروسي والأمريكي المشحون من باطوم ونيويورك عبر قناة السويس في الربع الأول من عام ١٨٨٨ (٢٦٥٥٠طناً) اتجهت إلي بمباي وسنغافورة وبينانج (بالصين) واليابان . وبلغ إجمالي البترول المار في قناة السويس في الربع الأول من عام ١٨٨٨ (٨٠١٥٠ طناً) .[١٢٣]

٢- حركة البترول في البحر الأحمر من (الجنوب إلي الشمال) :

وفي مطلع القرن العشرين أصبح البترول هو المصدر الأساسي للطاقة ، وأصبحت بالتالي موانى البحر الأحمر وجزرة مركزا للتزود بالبترول ، علاوة علي أن طريق البحر الأحمر / قناة السويس هو شريان الطاقة لدولة أوربا وأمريكا . وتحولت القناة من شريان الإمبراطورية البريطانية - كما كانت في النصف الثاني للقرن التاسع عشر - إلي شريان الزيت " وكما أصبح الخليج العربي " خليج النفط " بامتياز ، أصبحت قناة السويس هي " قناة البترول " بالضرورة ، فبترول دول الخليج وكذلك السعودية التي لها ميناء ينبع علي البحر الأحمر ومصر حيث خليج السويس يعج بغابة من الآبار البترولية والسودان التي بدأت تباشر الاكتشافات البترولية بها ، ففي عام ١٩٧٥ منحت الحكومة السودانية شركة شيفرون العالمية للبترول : Chevron Oil Comp عقداً في مساحة حوالي ٥١٦,٠٠٠كم٢ في موجلاد وميلوت MUGLAD , MELUT وفي عام ١٩٧٩ حصلت أيضاً شركة شيفرون علي مساحة أخري ٧٣,٠٠٠كم٢ في منطقة النيل الأزرق .

وتمت اكتشافات بترولية في أبوجارا ABU GARA وهيجليج HEGLIG ويونتي UNITY ودلت الأبحاث التي أجرتها جامعة برلين بمعرفة الأستاذ كليتش KLETCH أن الأراضي السودانية واعدة بالنسبة للاكتشاف البترولية (وتشاد و مصر) .

ومن الطريف أن هذا النمط السلعي قد أنقلب رأسا علي عقب بعد اكتشاف البترول . فقد حل البترول من الجنوب محل الفحم من الشمال . وأصبح البترول أهم سلعة في قائمة البضائع العابرة للقناة بل سميت " قناة البترول " كما ذكرنا سالفا و منبعه هو الخليج العربي والمصب الأساسي هو أوروبا الغربية والمجري الأساسي هو طريق السويس عبر البحر الأحمر .

وهكذا نشأ زواج اقتصادي بين بترول العرب وقناة العرب ، وكانت القناة والبحر الأحمر أهم ممر عالمي استراتيجي لأهم سلعة استراتيجية في العالم .[١٢٤]

وبالنسبة لحركة البترول في البحر الأحمر وقناة السويس فتوضحه الحقائق والأرقام التالية :

أ- في الفترة قبل عام ١٩٦٧ (وهو عام إغلاق قناة السويس بسبب العدوان الإسرائيلي):

بلغت كمية البترول التي عبرت القناة قادمة من الجنوب (البحر الأحمر) عام ١٩٦٠ (١٠٣,٣مليون طن) وعام ١٩٦٤ (١٣٢,٧ مليون طن) وعام ١٩٦٥(١٤٣,٧ مليون طن) وبلغت الذروة في عام ١٩٦٦ أي قبل إغلاق القناة فبلغت (١٦٦,٧ مليون طن) بنسبة حوالي ٧٠% من إجمالي الحمولات التي عبرت القناة في ذلك العام (١٩٦٦) .[١٢٥]

وإذا استعرضنا إنتاج البترول في منطقة الشرق الأوسط مثلا في عام ١٩٧٣ نجده قد بلغ أكثر من ٧٠٠ مليون طن تمثل نحو ٣٧% من الإنتاج العالمي ونحو ٤٣% من الصادر العالمي .

أما عن استهلاك أوروبا الغربية من البترول الذي وصل عام ١٩٧٠ إلي نحو ٥٩٠ مليون طن فإن حوالي ٣٥٠ مليون طن منها أي زهاء النصف(٤٦%) أتي من الخليج العربي .

وبالنسبة للقناة نجد في أخر عام قبل الإغلاق (١٩٦٦) كان ٩٥% من البترول المنقول عبرها يأتي من الخليج العربي ، بينما ذهب ٩٥% من بترول القناة إلي أوروبا الغربية وحدها والباقي إلـــي الولايات المتحدة وكندا ، وفي الوقت نفسه قدم البترول ٧٣% من إيرادات القناة .

ب- إلا أنه بعد إعادة افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية في يونيو ١٩٧٥ نجد انخفاضا حـــادا فـــي كميات البترول الخام فنجد كميات البترول الخام التي عبرت القناة من الجنوب إلي الشمال بلغت فقـــط ٩,٣ مليون طن تمثل فقط ٣% من إجمالي الحملات العابرة للقناة في عام ١٩٩٩ ، ثم وصلت كميـــة البترول الخام التي عبرت القناة في عام ٢٠٠٥ (٢٧,٦ مليون طـــن) بنســـبة ٤,٨% مـــن إجمـــالي الحمولات التي عبرت قناة السويس . وترتيب الدول حسب أهميتها النسبية في حركة مرور البتـــرول في القناة هي : السعودية والعراق والكويت و الأمارات و قطر وعمان ومصر والبحرين . ويرجـــع تراجع حركة البترول في القناة إلي إنشاء خط أنابين السوميد وهو ما سنتناوله فيما يلي .[١٢٦]

خطوط أنابيب البترول في البحر الأحمر :

أدي إنشاء خطوط الأنابيب الخاصة بنقل البترول من حقول الإنتاج في كل من السعودية ومصـــر واليمن و السودان إلي نقاط التجمع الواقعة علي خط ساحل البحر الأحمر ، حيـــث أنشـــئت مـــواني ومراسي التصدير ، إلي ازدياد العمران والسكان في هذه المواني . مثل ميناء ينبـــع (الســـعودية) ، ورأس عيسي (اليمن) ، و بشاير (السودان) ، والعين السخنة ورأس غارب والغردقـــة (مصـــر) وايلات (إسرائيل) . [١٢٧]

١-السعودية :

خط بترولين ينتهي عند ميناء ينبع وهو يبدأ من أبقيق ، وطول الخط ١٢٠٠ كم وقد تم افتتاحه في عام ١٩٨١ ، وبلغت طاقته (١٩٨٦) ١,٨٥ مليون برميل يوميا ، أي حوالي ٩٢,٥ مليون طن سنوياً وقد زادت طاقته فأصبحت ٢,٣ مليون برميل يوميا تصب في البحر الأحمر ومنها إلي قناة الســـويس وخط السوميد .

٢-السودان :

إن حقول البترول المنتجة بالسودان : هجليج في الجنوب ، وقد شيد خط أنابيب بطول ١٦١٠ كـــم لنقل الإنتاج من هذا الحقل إلي ميناء بشاير الجديد بالقرب من ميناء بور سودان ، وتبلغ الطاقة الحالية لهذا الخط ٦٥ ألف برميل يوميا وطاقته القصوى ١٠٠ ألف برميل يوميا .

حقل الوحدة : ويقع شرقي البلاد ، وتستهلك الأسواق المحلية ما بين (٣ ألف إلي ٥٠ ألف برميل يوميا . لذا يصدر باقي الإنتاج إلي الأسواق العالمية عن طريق ميناء بشاير علي البحر الحمر والبالغ طاقته الحالية نحو ١,٢ مليون برميل يوميا .

وقد تم تصدير أول شحنة من البترول السوداني إلي الأسواق العالمية وكان مقدارها ٦٠٠ ألف برميل في أغسطس عام ١٩٩٩. [١٢٨]

٣-مصر :

خط السوميد [١٢٩] : ويبدأ من العين السخنة (علي البحر الأحمر) وينتهي في سيدي كرير (غرب الإسكندرية) . بدأ التفكير في إنشاء هذا الخط إبان فترة إغلاق قناة السويس ومحاولة إسرائيل استغلال خط أنابيب (ايلات – أشدود) لنقل البترول العربي والإيراني للبحر المتوسط .

ويتكون السوميد من خطين بقطر ٤٢ بوصة لكل منهما ، وطاقته ١١٧ مليون طن سنويا وطول الخط ٣٣٦ كم وتستخدم آلات لتعجيل الضخ BOOSTERS ، وتديره الشركة العربية لأنابيب البترول برأسمال قدرة ٤٠٠ مليون دولار ، تملك مصر منه ٥٠% والسعودية ١٥% وأبو ظبي ١٥% والكويت ١٥% وقطر ٥% . وتحصل مصر علي رسوم ٢٨% من إجمالي الإيرادات بخلاف نصيبها في صافي أرباح الشركة .

كذلك تستخدم مصر هذا الخط في نقل كميات كبيرة من البترول المصري المستخرج من خليج السويس إلي البحر المتوسط عبر هذا الخط . وقد زادت أهمية خط السوميد بعد إنشاء وتشغيل خط أنابيب البترول السعودي (بترولين) السابق الإشارة إليه . وتضخ ناقلات البترول القادمة من الخليج العربي والسعودية حوالي ٩ مليون طن من حمولاتها داخل خط السوميد ثم تعبر بعد ذلك قناة السويس وهي محملة جزئيا .[١٣٠] ويلاحظ أن تكاليف نقل الطن في السوميد أقل منها عن طريق رأس الرجاء الصالح .

٤-مشروع خط أنابيب : " بور سودان / دوالا (المقترح) .

بدأت فكرة إنشاء هذا الخط إبان إغلاق قناة السويس (١٩٦٧ – ١٩٧٥) وهو يصل بين بور سودان (علي البحر الأحمر) ودوالا (علي المحيط الأطلسي) مخترقا : السودان – إفريقيا الوسطي – الكاميرون ، بطول ٣٦٠٠كم ، ويتكون من خطين قطر كل منهما ٥٦ بوصة و تصل طاقته إلي ٢٠٠ مليون طن سنويا . وقد وقعت السودان في يوليو ١٩٨٤ عقدا مع الشركة الأمريكية التي تساهم في تنفيذه لكي يبدأ العمل خلال عام ١٩٨٥ ، ويستغرق إنشاء الخط ١٠ سنوات ويتكلف ١٠ مليار دولار . ويعتبر منافسا لخط السوميد وقناة السويس . وهو بمثابة امتداد لخط أنابيب بترولين الذي يصب في ينبع والتي تبعد ٣٢٠ ميلا عن بور سودان .

وتكاليف تشغيل هذا الخط مرتفعة لطوله ولأنه يمر بثلاث دول ، تحصل كل منها علـــي رســـوم لتواجد الخط بها . ويكون هذا الخط أيضا منافسا للطريق البحري حول الرأس ، وللبتـــرول المتجـــه شمال البحر الأحمر وأيضا جنوبه .(١٣١)

٥-خط أنابيب " ايلات – عسقلان (اشدود) بإسرائيل :

تم تشغيل هذا الخط في أواخر عام ١٩٦٩ ، وبلغ طوله ٢٧٢كم ويمتد في معظم أجزائه موازيـــا لخط " ايلات – حيفا " (٤١٣كم) وقطره ١٦ بوصة وطاقته ١٠٠ ألف برميل / يوم ويقوم بتنفيذ معمل تكرير حيفا . وفي سنة ١٩٧٢ نقل الخط ما يقرب من ٢٨ مليون طن . وفي أوائل عام ١٩٧٣ بدأ العمل في زيادة طاقة الخط إلي ٤٠ مليون طن / سنوياً ، ويمكن زيادتها إلي ٦٠ مليون طن ســـنوياً . وترجع عمليات التوسع المستمرة في طاقة التشغيل لهذا الخط إلي استمرار إغلاق قناة السويس ، ومـــا يستتبع ذلك من زيادة الإرباح التي تدرها خطوط الأنابيب ، حيث يأتي أغلب البترول الذي يمر في هذا الخط من إيران حتى نهاية عصر الشاه ، ثم تتولي إسرائيل توزيعه من ميناء عسقلان ، وعلي الأخص لايطاليا وأوروبا الشرقية . وكانت طاقة أسطول الناقلات التي تملكها إسرائيل فى عـــام ١٩٦٥ تبلـــغ ٢٦٥ ألف طن وفى أوائل عام ١٩٧١ بلغ عدد الناقلات التي تملكها إسرائيل حوالي ٢٥ ناقلة ، تبلـــغ إجمالي حمولاتها ١,٧٥ مليون طن بزيادة قدرها ٤٣٠ % عن طاقة أسطول ناقلاتها فى عام ١٩٦٧. وقد تعاقدت علي استثمار ٣٠٠ مليون دولار لزيادة طاقة أسطول الناقلات الإسرائيلي .(١٣٢)

وعلـــي أيـــة حـــال فـــإن قـــدرة هـــذا الخـــط علـــي البقـــاء غيـــر معروفـــة ، كمـــا يقـــول أوديل ODELL . (١٣٣) لأن أي دولة عربية لن تقبل بمرور بترولها خلاله ، وبعد الثورة الإيرانيـــة (١٩٧٩) أصبح غير ذي موضوع ولا خطر من ناحيته بالنسبة لقناة السويس وخط السوميد . وعلـــي أية حال فإن إغلاق قناة السويس أدي إلي ازدياد أهمية خطوط الأنابيب التي تنتهي إلي البحر المتوسط . وسارعت مصر بإنشاء خط سوميد – السابق الإشارة إليه – الذي وصل إلي قدرة (١١٧,٥ مليـــون طن) سنوياً ، تسليم سيدي كرير غرب الإسكندرية ، ومن هنا تبرز أهمية البحر الأحمـــر كطريـــق للبترول حتى في الأزمات السياسية والاقتصادية .

إن مجمل شبكات أنابيب بترول المشرق العربي الحالية تنقسم إلي شعبتين : رئيسية في الشمال من الخليج إلي البحر المتوسط مباشرة ، ومعظمها متعدد الدول في مساراته وبعضها غير عربي المسار و / أو المخرج ، وكلها مفقودة بالنسبة للبحر الأحمر وقناة السويس ، ثم شعبة ثانوية في الجنـــوب مـــن الخليج إلي البحر المتوسط عن طريق البحر الأحمر بصورة أو بأخرى ، ولكنها إن لـــم تخـــدم قنـــاة السويس فإنها تخدم مصر جزئيا ، وهي تشمل باستثناء الخط الإسرائيلي ، خط ألفا وجنوب العراق ثم خط ينبع السعودي ثم سوميد المصري ، والأخيران يعدان بمثابة أنابيب مترابطة من الوجهة العلميـــة حيث يكمل بعضها الآخر عبر الجزيرة العربية بالبحر الأحمر ومصر . (١٣٤)

ثانياً : حركة الركاب في قناة السويس والبحر الأحمر :

لم يكن طريق السويس / البحر الأحمر طريقاً للتجارة العالمية فقط بين الشرق والغرب ، ولكنه أيضا كان طريقاً هاماً لحركة الركاب بنوعياتهم المختلفة : من مهاجرين ومسافرين وسياح وحجاج ومنفيين CONVICTS. (١٣٥) وعسكريين . وهكذا شهدت قناة السويس بعد افتتاحها للملاحة وحتى اليوم موجات هائلة من البشر تعدت الملايين . فقد ارتفع عدد الركاب الذين عبروا القناة في عام ١٨٧٠ (٢٦٧٥٨ مسافراً) إلي حوالي ربع مليون راكب خلال عام ١٨٩٩ أي بعد ٣٠ عاماً فقط من افتتاح القناة للملاحة (راجع الجدول رقم ٢٤) .

وحدث تنافس بين الشركات الملاحية لنقل الركاب والمهاجرين علي وجه الخصوص ، فنجد مثلا في عام ١٨٨٣ تعاقد خط الشرق الملاحي مع حكومة جنوب ويلز الجديدة لنقل المهاجرين ، ومنذ ذلك التاريخ تخلت الشركة عن استخدام طريق رأس الرجاء الصالح كلية واستفادة بذلك شركة P & O البريطانية التي لم يسبق لها نقل مهاجرين علي الإطلاق ، وقد استخدمت موجة المهاجرين الثانية إلى أستراليا فى الفترة ما بين (١٨٧٦ – ١٨٩٠) طريق قناة السويس حيث تم نقل حوالى ٣٨ ألف مهاجراً كل عام إلي عالمهم الجديد في استراليا .

كذلك تدفق المهاجرون من مالطا وصقلية واليونان اعتباراً من عام ١٨٨٣ عبر القناة في طريقهم إلي استراليا والمستعمرات التي أسسها الإنجليز (١٣٦) ولعل الإحصائية التي أوردتها صحيفة شركة قناة السويس عن حركة الركاب والمهاجرين إلي استراليا عبر قناة السويس خلال الفترة (١٨٧٧-١٨٨٢) توضح لنا أن استراليا قد استخدمت طريق قناة السويس – البحر الأحمر بصفة أساسية خلال هذا التاريخ ، فقد ازدادت أعداد المسافرين بنسبة ٣٦٠% ثم ارتفعت إلي ٤١٠% . (١٣٧) ولقد بلغ أعداد المهاجرين الإنجليز من الموانى البريطانية متجهين إلي استراليا في مطلع القرن العشرين (١٩٠١) ١٥٧٩٠ مهاجراً وهو رقم يقارب عام ١٩٠٠ (١٥٧٢٣ مهاجراً) (١٣٨) وهكذا أضافت استراليا نهراً متدفقاً أخر من المهاجرين عبد البحر الأحمر إلي حركة الملاحة في قناة السويس والبحر الأحمر .

كذلك ساهمت قناة السويس في تشجيع حركة نقل الحجاج للبحر الأحمر الذي كانت سفن الحجيج القادمة من غرب وجنوب غرب العالم الإسلامي عبر مصر والسودان وباب المندب والبحر المتوسط والبحر الأسود وغرب أوروبا نحو مكة المكرمة والمدينة المنورة عبر مينائي جدة وينبع ، بل أن تسمية البحر الأحمر ببحر الحجاز لأن بلاد الحجاز تقع على امتداد ضفته الشرقية والأماكن المقدسة تقع بالقرب من شواطئه . وظل النقل البحري للحجاج هو السائد حتى منتصف القرن العشرين ، قبل أن يساهم النقل الجوي بعد ذلك في عملية نقل الحجاج إلي جانب النقل البحري .

جدول رقم (٢٤)

(حركة الركاب فى قناة السويس)
(١٨٧٠ - ١٩٥٤)

السنة	عدد الركاب	السنة	عدد الركاب	السنة	عدد الركاب
١٨٧٠	٢٦,٧٥٨	١٨٩٨	٢١٩,٥٥٤	١٩٢٧	٣٤٠,٣١٨
١٨٧١	٤٨,٤٢٢	١٨٩٩	٢٢١,٣٣٢	١٩٢٨	٣١٧,٧١٨
١٨٧٢	٦٧,٦٤٠	١٩٠٠	٢٢١,٥١١	١٩٢٩	٣٢٥,٨٥٥
١٨٧٣	٦٨,٠٣٠	١٩٠١	٢٧٠,٢٢١	١٩٣٠	٣٠٥,٢٠٢
١٨٧٤	٧٣,٥٩٧	١٩٠٢	٢٢٣,٥١٣	١٩٣١	٢٧٠,٦٥٧
١٨٧٥	٨٤,٤٤٦	١٩٠٣	١٩٦,٠٢٤	١٩٣٢	٢٦١,٧٤٤
١٨٧٦	٧١,٨٤٣	١٩٠٤	٢١٠,٩٨٠	١٩٣٣	٢٥٣,٩٤٠
١٨٧٧	٧٢,٨٢٢	١٩٠٥	٢٥٢,٦٩١	١٩٣٤	٢٦٢,١٢٢
١٨٧٨	٩٩,٢٠٩	١٩٠٦	٣٥٣,٨٨١	١٩٣٥	٦٢٥,٤٦٥
١٨٧٩	٨٤,٥١٢	١٩٠٧	٢٤٣,٨٢٦	١٩٣٦	٧٨١,٩٢٩
١٨٨٠	١٠١,٥٥١	١٩٠٨	٢١٨,٩٦٧	١٩٣٧	٦٩٧,٨٠٠
١٨٨١	٩٠,٥٢٤	١٩٠٩	٢١٣,١٢٢	١٩٣٨	٤٧٩,٨٠٢
١٨٨٢	١٣١,٠٦٨	١٩١٠	٢٣٤,٣٢٠	١٩٣٩	٤١٠,٥٢٣
١٨٨٣	١١٩,١٧٧	١٩١١	٢٧٥,٢٥٩	١٩٤٠	١٦٧,٨٠٥
١٨٨٤	١٥١,٩١٦	١٩١٢	٢٦٦,٤٠٣	١٩٤١	١٤,١٢٤
١٨٨٥	٢٠٥,٩٥١	١٩١٣	٢٨٢,٢٣٥	١٩٤٢	٥٩٠
١٨٨٦	١٧١,٤١١	١٩١٤	٣٩١,٧٧٢	١٩٤٣	١٧٣,٢٦٩
١٨٨٧	١٨٢,٩٩٧	١٩١٥	٢١٠,٥٣٠	١٩٤٤	٤١٨,٨٣٢
١٨٨٨	١٨٣,٨٩٥	١٩١٦	٢٨٣,٠٣٠	١٩٤٥	٩٨٣,٩٣٧
١٨٨٩	١٨٠,٥٩٤	١٩١٧	١٤٢,٣١٣	١٩٤٦	٩٣٢,٠٠٧
١٨٩٠	١٦١,٣٥٣	٢٩١٨	١٠٥,٩١٤	١٩٤٧	٥٨٧,١٣٥
١٨٩١	١٩٤,٤٦٧	١٩١٩	٥٢٧,٥٠٢	١٩٤٨	٤٥٤,٨٦٤
١٨٩٢	١٨٩,٨٠٩	١٩٢٠	٥٠٠,١٤٧	١٩٤٩	٦١٠,٩٥١
١٨٩٣	١٨٦,٤٩٥	١٩٢١	٢٩٥,١٩٩	١٩٥٠	٦٦٤,٢٨٤
١٨٩٤	١٦٥,٩٨٠	١٩٢٢	٢٧٥,٣١	١٩٥١	٥٨٨,٩٤٧
١٨٩٥	٢١٦,٩٣٨	١٩٢٣	٢٤٦,٣٣١	١٩٥٢	٥٧١,٤١٦
١٨٩٦	٣٠٨,٢٤٣	١٩٢٤	٢٦٣,٨٦٩	١٩٥٣	٥٥٤,٠٩٣
١٨٩٧	١٩١,٢١٥	١٩٢٥	٢٦٩,٥٢٢	١٩٥٤	٥٣٧,٩٧٦
		١٩٢٦	٢٨٦,٤٣٢		

المصدر كل من :
- Paul Raymond, Historire de la Navigation dans le Canal de Suez, le Caire. 1956, p. 247 .
- Hallberg, W. Chgatles., the Suez Canal. its history and diplomatic importance. London. 1931, p. 351 .

وقد بلغ عدد الحجاج الذين عبروا قناة السويس في طريقهم إلي ميناء جدة وينبع في عام ١٨٨٩ (٤٨٦٥٤ حاجاً) . [١٣٩] واستمرت موانى البحر الأحمر تساهم حتى يومنا هذا في عملية النقل البحري للحجاج إلي موانى المملكة العربية السعودية في البحر الأحمر .

حركة مرور العسكريون في قناة السويس والبحر الأحمر :

استفادت قناة السويس من حركة مرور القوات العسكرية بها بتحصيل مزيداً من رسوم العبور وقد بلغت في عام ١٨٨٦ عدد القوات العسكرية المارة في قناة السويس ١٦٧٦٢٦ جندياً . [١٤٠] وكانت القناة بمثابة ترمومتر للحملات العسكرية عبرها إبان فترات الصدام والصراع بين الدول . ففي عام ١٨٩٥ أرسلت حملة إلي مدغشقر والحبشة وفي عام ١٨٩٦ الحملة إلي الحبشة والعودة من مدغشقر . وفي عام ١٨٩٧ انخفضت حركة السفن الحربية ثم عادت في عام ١٨٩٨ إلي الارتفاع بسبب مرور السفن الحربية الأسبانية والأمريكية خلال الحرب بينهما حيث بلغت السفن الحربية التي عبرت قناة السويس خلال (١٨٩٨) ٧٨ سفينة حربية وسفينة نقل جنود منها ٤٢ سفينة بريطانية و ٨ إيطالية ، ٨ هولندية و٦ فرنسية [١٤١] .

هذا وقد نقلت ايطاليا ٥٥٧٥٩ جندياً عبر قناة السويس خلال حربها في عام ١٨٨٧-١٨٨٩ ضد الحبشة [١٤٢] . والإحصائية التي أوردتها صحيفة شركة قناة السويس (جدول رقم ٢٥) عن حركة الركاب في القناة خلال الربع الأول من عام ١٨٩٠ وتصنيفهم كالأتي :-

(جدول رقم ٢٥)

المسافرون وفئاتهم . [١٤٣]

في الربع الأول من عام ١٨٩٠

(جنسياتهم ونوعية المسافرين)	القادمون من بورسعيد	القادمون من السويس	المجموع
عسكريون إنجليز	٤٢٨٨	٨٦٥٩	١٢٩٤٧
عسكريون أسبان	١٤٧	١٣٦	٢٨٣
عسكريون فرنسيون	٢٦٦٥	٣٦٩٥	٦٣٦٠
عسكريون هولنديون	٣٧٥	٤٤٨	٨٢٣
عسكريون إيطاليون	٢٦٣	٥٩٤	٨٥٧
عسكريون عثمانيون (أتراك)	١٠٩٤	١٦٢٤	٢٧١٨
عسكريون روس	٦٧	--	٦٧
إجمالي القوات العسكرية	٨٨٩٩	١٥١٥٦	٢٤٠٥٥
مسافرون مدنيون	٨٠٨٥	٨٢٧٩	١٦٣٦٤
مسافرون آخرون (حجاج ومهاجرين ومسافرين)	١٥٢٤	١٧٩	١٧٠٣
إجمالي المسافرين	١٨٥٠٨	٢٣٦١٤	٤٢١٢٢

هذا الجدول يعطينا مؤشرا جلياً لحركة القوات العسكرية الأوربية صــوب القـــارة الأفريقيـــة والآسيوية عبر قناة السويس لكي تضع يدها علي ثرواتها . وما يهمنا هنا تلك القــوات التــي أخــذت طريقها مواني البحر الأحمر ، وفي غالب الأمر هي : البريطانية والفرنسية و الإيطالية والتركية التي لها مصالح استعمارية في حوض البحر الأحمر .

هذا وقد ازدادت حركة نقل القوات العسكرية عن حركة نقل الركاب ، فقد ارتفع الــرقم إلــي أكثر من ٢٠٠,٠٠٠ في عام ١٨٩٥ وأكثر من ٣٠٠,٠٠٠ راكبا في عام ١٨٩٦ ، وأن مرور عــدد ١٩٨٥٢٠ جندياً ، ساعد علي مساندة الحركة التجارية الهابطة فــي قنـــاة الســويس عـــام ١٨٩٦ . كذلك أدت ثورة الفلبين إلي قيام أسبانيا بإرسال ٢٧٥٠١ جندياً مــن قواتهـــا عبـــر قنـــاة الســويس في عام ١٨٩٦. وعندما هزم منليك الإيطاليين فـــي عـــام ١٨٩٥ بعثـــت ايطاليـــا ٧٤٠٩٤ جنـــدياً من قواتها عبر قناة السويس (١٤٤) .

حركة السياحة عبر قناة السويس إلي البحر الأحمر :

فتحت قناة السويس الباب أمام السفن السياحية واليخوت وغيرها من الوحدات البحرية للتوجه للبحر الأحمر ، ولقد شهد مطلع القرن الواحد والعشرين تدفقاً للسفن السياحية وسفن الركاب وتوضـــح الإحصائية الآتية عدد السفن والركاب وحمولاتها (١٤٥) :

السنة	عدد السفن	عدد الركاب	حمولاتها الصافية (ألف طن)
٢٠٠٠	٧٨	١٧٠٢٩	٩٧٨
٢٠٠١	٧٠	١٦٠١٣	١١٣٥
٢٠٠٢	٤٥	٨٢٠٥	٦٣١
٢٠٠٣	٥٥	٩٨٣١	٨٢١
٢٠٠٤	٦٤	٢٠٦٩٣	١٢٣١
٢٠٠٥	٨٣	١٩٨١٣	١٣٧٩
٢٠٠٦	٨٤	٣٠١٩٧	١٦٥٠
المجموع	٤٧٩	١٢١٧٨١	٧٨٢٥

استفادت مواني البحر الأحمر من هذه الحركة السياحية ، خاصة وأن ســلطات هيئـــة قنـــاة السويس قد منحت تخفيضات في رسوم عبور السفن السياحية كما سبقت الإشارة . وقد شهدت العقـــود الأخيرة نشاطاً سياحياً لمصر في : شرم الشيخ والغردقة وسفاجا ومرسي علم وبرنيس ومنها الغوص ومشاهدة الشعاب المرجانية والمناظر الطبيعية الخلابة .

وتتركز حركة التنمية السياحية فقط علي السواحل الغربية للبحر الأحمـــر متضـــمنة خليجـــي السويس والعقبة وتمتد جنوباً للحـــدود مـــع الســـودان والبيئـــة الطبيعيـــة هـــي المـــورد الأساســـي

وعصب السياحة . إلا أن هناك من يري أن تنمية هذه الأنشطة السياحية قد يكون لهـا أثـارا سـلبية خطيرة منها :

أنها تخلق حافزاً للصيد باعتباره حاجة متزايدة للبروتين البحري كغذاء يؤدي إلي الاستنزاف المحلي . إن الشعاب المرجانية أحياناً يتم تدميرها بمعرفة هواة الغطس ، هناك محميات بالشـواطئ تحتضـن السلاحف المائية قد تم القضاء عليها بحجة إعداد الشواطئ للترفية . أضف إلـي ذلـك أن الوحـدات البحرية الصغيرة واليخوت تقذف بالعادم من الوقود في البحر مما يلوثه علاوة علي الضوضاء الـذي يمثل تلوثاً سمعياً . أيضا تتجمع القمامة والمخلفات علي الساحل وفي قاع البحر وأيضا الماء الأجـاج (شديد الملوحة) الذي تلقي به وحدات تحلية مياه البحر علاوة علي مياه العادم كل ذلك يتسرب إلـي ماء البحر ليدمر ويلوث البيئة البحرية للبحر الأحمـر . هـذا بالإضـافة إلـي التلـوث البترولـي السابق الإشارة له .

سياحة اليخوت في البحر الأحمر قادمة من قناة السويس (١٤٦) :

لم يقتصر الأمر علي السفن السياحية الكبيرة التي تدفقت علي البحر الأحمر وإنما شملت أيضاً اليخوت السياحية فقد عبر قناة السويس خلال عام ٢٠٠٦ عدد٢٣٥ وحدة صغيرة منها حـوالي ٢٠٠ يخـت سياحي من بورسعيد ، متجهة هذه اليخوت السياحية إلي مواني البحر الأحمر . وهذا يمثل دفعه قويـة للسياحة البحرية .

وعلي أية حال تعتبر محافظة البحر الأحمر من محافظات مصر التي يتوفر بها كثيراً مـن المـوارد السياحية العديد مثل : السياحة التاريخية والدينية وسياحة الآثار والسياحة العلاجية والسياحة الترفيهية والبيئية (الشعاب المرجانية ورياضة الغطس) وسياحة المؤتمرات .

ويأتي نصيب البحر الأحمر من السائحين الوافدين إلي مصر سنة ٢٠٠١ حـوالي ١٨% (الاتحـاد المصري للغرف السياحية ٢٠٠١).

ثالثا: دور قناة السويس في هجرة الأسماك والكائنات البحرية إلي البحر الأحمر والبحر المتوسط :

تمثل قناة السويس مداً صناعياً في لسان منخفض شمال خليج السويس ربط البحـر الأحمـر بالبحر المتوسط بحيث وصلت مياه المحيط الهندي الدافئة إلي مياه البحر المتوسط المعتدلة مما أثـري الثروة السمكية (١٤٧) .

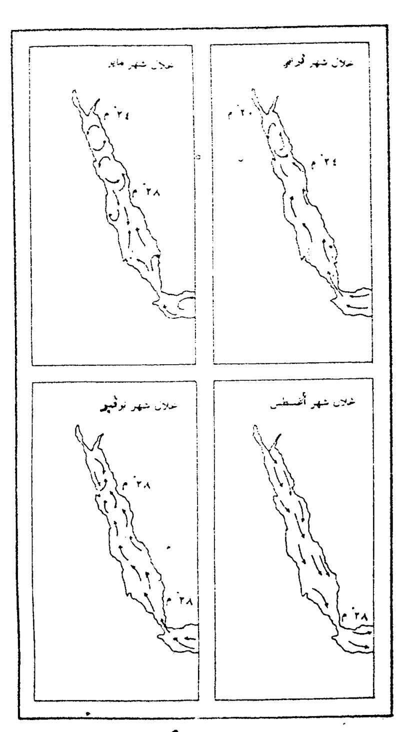
ولأول مرة نجد البحر المتوسط ذي الأصل الأطلنطي الصافي لحيواناته البحرية (FAUNA) يواجه منافسة من غزو الكائنات البحرية (الهندية / الباسيفيكية) وأيضاً من النباتـات التـي وجـدت مستقراً لها في أول الأمر في قناة السويس ثم اتجهت بعد ذلك إلى البحر المتوسط بالقرب من المـدخل الشمالى لقناة السويس فى البحر المتوسط . وهكذا استقرت مئات عـدة مـن الأنـواع (SPECIES) شرقي البحر المتوسط وأخذت أعدادها في التزايد المتسارع .

وشكلت هذه الكائنات البحرية (الهندية / الباسيفيكية) أكثر من ١٥% من الكائنات البحرية في شرقي البحر المتوسط ، والتي يطلق عليها الصيادين القبارصة :
الأسماك الحمـــراء وأســـماك الأرانـــب (RED SOLDIER FISH & RABBIT FISH) [١٤٨].
والهجرات الحديثة مـــن البحـــر الأحمـــر نجـــد أســـماك CAULERPA والجمبـــري مـــن نـــوع (STYPERPODIUM SHRIMPERI) وانتشرت بشكل كثيف خلال ست أو سبع سنوات في كل الأماكن المحيطة بقاع البحر حول جزيرة قبرص . وهذه الكائنات البحريـــة لـــم تجـــد لهـــا أعـــداء يهاجمونها في البحر المتوسط ، وتنبأت الدراسة التـــي قامـــت بهـــا ســـلطات قبـــرص ، أن أثرهـــا سيكون بعيد المدى علي الكائنـــات البحريـــة الوطنيـــة أي الموجـــودة أصـــلا فـــي هـــذه المنطقـــة (FAUNA AND FLORA) [١٤٩] .
وهكذا فتحت قناة السويس طريقا للهجرة بين منطقتين جغرافيتين حيويتين (جغرافيا حيويـــة) وقـــد اصـــطلح علـــي تســـمية هـــذه الظـــاهرة باســـم : " هجـــرة ليسبســـيان " (LESSEPSIAN MIGRATION) [١٥٠] .
والتيارات البحرية التي تسير في قناة السويس في اتجاه الشمال في معظم أيام السنة ، نجـــدها تميل إلي الانعكاس وتأخذ في الاتجاه للجنوب خلال الشهور من يوليو إلي أكتـــوبر [١٥١] . والحركـــة السلبية للحيوانات البحرية قد تحدث عندئذ في كلا الاتجاهين ، ولكن في الوقت الذي تخترق فيه أنواع مختلفة من الأحياء المائية البحر المتوسط إلا إن الهجرة العكسية من الشمال إلي الجنوب اقل بكثير من تلك المتجهة من الجنوب للشمال . ذلك أنه من المحتمل انه بعد فترة من الوقت من افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية (١٩٦٩) لم تعد في الإمكان هجرة الكائنات البحرية بسبب ارتفـــاع نســـبة الملوحـــة (٦٨%) وهو الحاجز المتمثل في البحيرات المرة ، حيث أن مياه قناة السويس تتدفق خلال البحيـــرات المرة ، فإن درجة الملوحة تقل لتصل درجة التركيز إلي ٥٢% وفي عام ١٩٢٤ ، عندما تمت دراسة الكائنات البحرية في منطقة قناة السويس بمعرفة بعثة بريطانية وجدت درجة تركيز ملوحة البحيـــرات المرة تبلغ حوالي ٤١% وليس أكبر من ذلك في شمال خليج السويس [١٥٢] .
ويلاحظ أن قناة السويس حاليا بها كائنات بحرية برزخيه ذات قدرات عاليـــة لتحمـــل درجـــة الملوحة ، كانت تعيش في المياه الضحلة لبحيرات البرزخ قبل شق قناة السويس .
وهذه الأحياء المائية كانت أول من هاجر واستوطن الممر المائي لقناة السويس بعد إنشـــائه . ونتيجة لذلك فإن البحيرات المرة قد اندفعت إليها واستوطنتها مجموعة كبيرة من الأحياء المائية للبحر الأحمر بما فيها الحشائش البحرية : (HALOPHILA STIPULAEA) ذات خصائص ملوحـــة عالية طينية للمداخل الساحلية وذات قدرة لتحمل الظروف المائية الضحلة المالحة الطينية . وقد سجل الأستاذ بور (عام ١٩٧٨) ١٢٨ نوعا من الأحياء المائية قد هاجرت من البحر الأحمر إلـــي البحـــر المتوسط . كذلك وجد أن هناك ٥٣ نوعا من الأحياء المائية قد هاجرت من البحر المتوسط إلي البحر

الأحمر عبر قناة السويس . وكثير من الأحياء المائية المهاجرة للبحر المتوسط أثبتت نجاحها في الانتشار في اتجاه الشمال والغرب علي شرقي البحر المتوسط (١٥٣) فوصلت إلي تركيا . ومن المحتمل أن التيار الشمالي السائد قد ساهم وساعد أيضا في الهجرة صوب هذا الاتجاه . ويري بور أن هناك حاجزا (عائقا) آخر جدير بالذكر لعملية هجرة الكائنات البحرية عبر قناة السويس – وهو عمقها البسيط وقاعها الطيني MUDDY علاوة علي أن المياه ذات دوامات من جراء رفاصات السفن .
هذه العوامل قد تحد من عملية استيطان فريد من هذه الأحياء المائية القادمة من البحر الأحمر مثل CORALS لمياه قناة السويس . ومن الجدير بالملاحظة أن عملية إغلاق قناة السويس لثمان سنوات سمحت للمواد الرسوبية بالاستقرار وهذا ربما يشجع لمزيد من الهجرة السبسيانية ولكنها مؤقتة (١٥٤) .
وقد أدي تعميق المجري الملاحي للقناة إلي تعميق البحيرات المرة أيضاً ، وهذا ترتب عليه ذوبان الملح الموجود بالقاع وخفض نسبة الملوحة في مياه القناة وأيضاً بالنسبة للبحيرات وذلك نتيجة لازدياد حركة المد والجزر التي أدت بالتالي إلي تنظيف مياه القناة ، ومن نتيجة انخفاض نسبة ملوحة قناة السويس تسهيل هجرة الكائنات البحرية بمنطقة البحر الأحمر إلي البحر المتوسط وبالأخص الحيوانات البحرية الساحلية .(LITTORAL ERYLHRAENFINA) أكثر من هجرة الحيوانات البحرية لأعالي البحار . وعلي هذا فإن محار اللؤلؤ (PEARL OYSTER) قد وصل إلي تونس في عام ١٨٩٥ وظهر سرطان البحر في الفيوم في عام ١٨٩٦ وقد تم اصطياد السرطان العائم (أبو كابوريا) SWIMMING CRAP من البحيرات المرة لأول مرة في عام ١٨٨٩ وببورسعيد لأول مرة في عام ١٨٩٨ (١٥٥) .
وفي دراسة قام بها دكتور كونوراد CONRADعن حركة هجرة الحيوانات والنباتات البحرية عبر قناة السويس ، وجد أن هذه الحركة قد أخذت طريقها ببطء للعوامل الآتية :

١- طبيعة تربة قناة السويس غير الملائمة ، لتباين أنواعها ، فالنباتات البحرية تشكل ملجأ للحيوانات البحرية غير متوفرة وتوجد بقلة لاسيما علي قاع قناة السويس والأحواض الداخلية ، فالطحالب البحرية (SARGASSES) علي سبيل المثال غير متوفرة بكميات كافية مثلما هي في البحر الأحمر .
٢- ارتفاع درجة ملوحة المياه في البحيرات المرة ، والتي تعتبر بمثابة محطات لهجرة الأسماك ذلك أن قوافل الأسماك في رحلاتها الجماعية المتماسكة تصل بصعوبة للبحيرات ، كما أن درجة الملوحة المرتفعة للبحيرات المرة مثلث حاجزا للأسماك فيما عدا تلك الأسماك التي اتخذت طريقها في الشريحة العلوية للمياه حيث تتماثل طبيعة مياه البحر .
٣- أن العبور المستمر للسفن الكثيرة في القناة علاوة علي أعمال الكراكات المستمر وتأثير التيارات البحرية لها تأثيرها العكسي علي حركة هجرة الحيوانات البحرية عبر قناة السويس . وقد قام دكتور كونراد بأخذ عينة من الحيوانات والنباتات البحرية من بحيرة التمساح – باعتبارها نقطة

التقاء مياه البحرين : الأحمر والمتوسط وتأكد من وجود ٢٧ نوعا من الحيوانات والنباتات التـــي جاءت للقناة من البحرين الأحمر والمتوسط كما وجد أنواعا من الحيوانات البحرية قد تزاوجت في بحيرة التمساح [١٥٦].



شكل رقم (٥)

درجة الحرارة والتيارات المائية في البحر الأحمر

هوامش البحث

١) محمد خميس الزوكة ، جغرافيا حوض البحر الأحمر ، الإسكندرية ، دار المعرفة الجامعية ٢٠٠٣ ص ١٨ ، ١٩ .

٢) محمد متولى ، حوض الخليج العربي ، القاهرة ١٩٧٨ ، جـ١ ص ص ٧٩ – ٨٢ .

٣) وفق تقرير التنمية لعام ٢٠٠٦ – البنك الدولى W.B. .

٤) جمال حمدان ، شخصية مصر ، عالم الكتب ، القاهرة ١٩٨١ جـ ٢ ص ٨٢٢ .

٥) Bulletin Decadair . No. ٥٦ bis , ١٧٠٧ . ١٨٧٣

٦) Ibid , No. ٢٧ , ٢٢٠٩ . ١٨٧٣ .

٧) Hallberg , Charles , W. , the Suez canal . it's history and diplomatic importance . NY . ١٩٣١ / . P . ٣٧٧

٨) Encyclopedia Britannica . Vol. ٢٠ U.S.A. ١٩٦٤

راجع تحت مادة " ship " ص ٥٢١ فصلاً مسهباً عن تطور بناء السفن .

٩) محمد توفيق محمود ، مواقف القوى من البحر الأحمر ، بحث فى كتاب : البحر الأحمر فى التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة سمنار الدراسات العليا للتاريخ الحديث – جامعة عين شمس (مارس ١٩٧٩) ص ٧٢٤ ، ٧٢٥ .

١٠) الميل البحري = ١٨٥٢ متراً ولتحويل الأميال البحرية إلى كيلومترات نضرب فى ١,٨٥٢ .

١١) د / السيد الطيبى وأخرون ، أثر انسياب دورة البضائع فى تدعيم استراتيجية التجارة الخارجية ، الإسكندرية ، الندوة الدولية العاشرة للموانى ٩ – ١١ يناير ١٩٩٤ ، الأكاديمية العربية للنقل البحري (مركز تدريب العاملين بالموانى بالاشتراك مع هيئة ميناء روتردام) .

١٢) جمال حمدان ، مرجع سبق ذكره ، جـ٢ ص ٨٠٤ .

١٣) UNCTAD- THE ECONONIC EFFECTS OF THE CLOSURE OF THE Suez Canal ١٩٧٣.P.٢.

١٤) IBID.

١٥) Deviation surcharge. Ibid .p.١٤

١٦) Ibid p.١٨

١٧) Ibid p.١٥

١٨) Ibid p.١٧

١٩) راجع الجدول رقم ١٨ بدراسة الأمم المتحدة السابقة ibid .p.١٨.

٢٠) f.o= ١٠ دولار للطن المتري ، ديزل بحري = ٢٧ دولار للطن المتري . والوقود المختلط = vf.o والديزل البحري =١

٢١) ibid .p.١٨

٢٢) راجع الجدول رقم (١٩) بدراسة الأمم المتحدة السابقة ibid.p.١٩.

٢٣) د. السيد حسين جلال ، دور قناة السويس في النقل البحري العالمي . الاسكندرية ، الأكاديمية العربية للنقل البحري (مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري) تقرير رقم ٢-١١١٢ يوليو ١٩٨٧ ص ص ٢١-٢٨

٢٤) Unctad. Op .cit p.٢٠.

٢٥) جمال حمدان ، شخصية مصرية جـ٢ (مرجع سبق ذكرة) ص ٨٣٢.

٢٦) Unctad.op.cit.pp.٢٠-٢١

٢٧) Ibid p.٢٧

٢٨) Ultra Large Crude Carriers.

٢٩) راجع ص ٥٩ من البحث عن خط أنابيب سوميد .

٣٠) صحيفته الأهرام يوم ٢٥ نوفمبر ٢٠٠٣ (العدد رقم ٤٢٧٢٢) ص١

٣١) المرجع السابق ص٣

٣٢) لمزيد من التفاصيل راجع . السيد حسين جلال ، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة . اتحاد المؤرخين العرب حصاد رقم ٨ ص ص ٧٩٨ – ٨٤٢ .

٣٣) جمال حمدان ، مرجع سابق ص ٨٣٦،٨٦٤ .

٣٤) د. محمد خميس الزوكة ، مرجع سبق ذكره ص ٢١٧ .
٣٥) المرجع السابق ص ٢١٨ .
٣٦) * المصدر : خميس الزوكة ، البحر الأحمر . ص ٢١٨ .
٣٧) شوقى عطا الله الجمل ، سياسة مصر وإستراتجيتها فى البحر الأحمر فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر . بحث ضمن مجلد عن : البحر الأحمر والسياسة الدولية المعاصرة ، سمنار الدراسات العليا للتاريخ الحديث بجامعة عين شمس . (١- ١٥ مارس ١٩٧٩) القاهرة ص ٤٠٥
٣٨) المرجع السابق ص ٤٠٩
٣٩) المرجع السابق ص٤١٠
٤٠) وهى من الشركات المعروفة بأعمال الموانى وأسمها : DUSSAUD FRERES فقد قامت بتطوير ميناء مرسيليا بفرنسا وأيضا قامت بالأعمال الإنشائية لميناء بورسعيد فى المراحل الأولى لانشائه .
٤١) راجع ص٣٥ من البحث عن إنشاء الفنارات بالبحر الأحمر.
٤٢) محمد السيد غلاب وآخرون ، السويس ، الدار المصرية للتأليف و الترجمة والنشر . القاهرة ١٩٦٦ ص ٢٢٤
٤٣) جريدة الأهرام عدد ٢٥ مارس ١٩٨٦
٤٤) شوقى الجمل ، سياسة مصر فى البحر الأحمر ، مرجع سبق ذكره ص ٤١١.
٤٥) المرجع السابق ص ص ٤١١- ٤١٢ .
٤٦) الأكاديمية العربية للنقل البحرى بالإسكندرية ، مركز البحوث ، العدد العاشر ، الدليل الاحصائى السنوى ح ٢ سبتمبر ١٩٩٣ ص ١٨
٤٧) PORTS OF THE WORLD .LONDON .١٩٩٢. PP.١٧ – ٢٢
٤٨) راجع جداول المسافات بين موانى البحر الأحمر وبين موانى البحر المتوسط وشمال غربى أوروبا و الولايات المتحدة ص ٥ ، ٦ من البحث
٤٩) Bulletin Decadaire, No ٦٧٤ , ١٢ – ٩- ١٨٩٥P. ٢٠٥٤
٥٠) I bid , No ٦٥٥ , ١٢- ٩ – ١٨٩٥ P. ٢٠٥٤
٥١) I bid . No ٦٥٥ , ٢ - ٣ - ١٨٥٩ . P. ١٩٥٠
٥٢) يعتبر الآن بمثابة ميناء دولى على أحدث طراز بعد إزدياد تسهيلات الميناء
(٥٣) containerization year book ٢٠٠٤ . Jane Dagerald (editor) U.K unwin Brothers .LTD
٥٤) خميس الزوكة ، مرجع سابق ص ٣٣٩- ٣٤٣
٥٥) Alexander J . Edward and Stephan , the red sea. Pergamon Press (١٩٩٠) .P. ٣٦٠
٥٦) Lom bard ,A .G, L port de Suakin L' exploration : Tom .xv .٨ fev ١٨٨٣.P . ٢٩٣
٥٧) صلاح الدين الشامى ، الموانى السودانية ، القاهرة ، المجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية . سلسلة الألف كتاب الأولى رقم٣٧٨، ١٩٦١ ص ١٤٢ نقلا عن دفتر٥٥٨ معية تركى ترجمة الوثيقة التركية ٣٧ ص ٥٩.
٥٨) صلاح الدين الشامى ، مرجع السابق ص ١٤٤ .
٥٩) المرجع السابق ص ١٤٤
٦٠) المرجع السابق ص ١٤٨
٦١) Bulletin Decadaire, No ٦٧٦ P. ٢٠٦٦
(مكرر ٦١) محمد رياض ، جغرافية النقل . بيروت دار النهضة العربية د. ت. ص١٩٨
٦٢) عبد الحميد القيس ، البحر الأحمر ، مرجع سابق ص٧٢- ٧٣
٦٣) containerization , op . cit.
٦٤) خميس الزوكة ، مرجع سبق ذكره ص٢٠٧
٦٥) عبد الحميد القيس وعيد على الخفاف ، البحر الأحمر وأهميته الاقتصادية والاستراتجية منشورات مركز دراسات الخليج العربى جامعة البصرة (٨٠) ١٩٨٦ ص٧٠
٦٦) containerization year book ٢٠٠٤
٦٧) bulletin Decadaire No. ٦٠٣ . ٢٢- ٩ – ١٨٨٦

٦٨) I bid .No. ١١٠٤ , ٢٢- ٨ – ١٩٠٢

٦٩) Maritime G uide ١٩٨٤ , LLOYDS Register of Shipping.

٧٠) محمد رياض ، جغرافية النقل . بيروت ، دار النهضة العربية د.ت. ص ١٨٣.

٧١) Bulletin Decadaire ,No. ١١٠٤ , ٢٢- ٨ - ١٩٠٢ .P. ٤١٣٢

٧٢) I bid . P. ٤١٣٣

٧٣) I bid

٧٤) فى أغسطس١٩٠٢.

٧٥) I bid

٧٦) containerization , op . cit. P.
TEU تعنى حاوية طولها ٢٠ قدم وهو المقاس الشائع فى العالم ، فهناك حاوية مقاس ٤٠ قدم و٣٠قدم ولكن غالبية الحاويات مقاس ٢٠ قدم والطول وارتفاع وعرض الحاوية ٨ قدم .

٧٧) عبد الحميد القيسى ، البحر الأحمر ص ٦٥

٧٨) اجمالى المراسى ٦ ومجموع أطوالها ١٠٦١ مترا وأقصى حمولة مسموح بها للسفن ٢٠٣٢٠طنا والميناء مزود بساحات تخزين للمبردات وساحات للبضائع العامة وروافع للحبوب ومرسى للمواد الصب والعمق بجوار الرصيف ١٠,٠٦ مترا وهو مخصص للفوسفات كما يوجد مرسى عائم علاوة على الأوناش والحوض العائم راجع : Maritime Guide, op .cit .P . ٣٤١

٧٩) containerization ,op . cit

٨٠) عبد الحميد القيس ، البحر الأحمر ص٦٧.

٨١) خميس الزوكة ، البحر الأحمر مرجع سابق ص ٨٨

٨٢) Lloyds List , ١٩- ٥- ١٩٩٢

٨٣) خميس الزوكة ، مرجع سبق ذكره صص٨٨– ٨٩

٨٤) راجع ص٢من البحث

٨٥) لمزيد من التفاصيل عن هذه الشركات الملاحية راجع : السيد حسين جلال ، قناة السويس والاطماع الاستعمارية الدولية ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ٢٠٠٦. سلسلة تاريخ المصريين ، العدد رقم ٢٥٦ ص ص ٨٨ – ١٠٢

٨٦) لم يتجاوز ١٠% حتى الآن .

٨٧) محمود توفيق محمود ، مواقف القوى من البحر الأحمر ، مرجع سبق ذكره ص ٧٢٦

٨٨) خميس الزوكة ، مرجع سبق ذكره ص ١٩٠، ٢٠٧

٨٩) شوقي عطا الله الجمل ، سياسة مصر وإستراتجيتها فى البحر الأحمر ، مرجع سبق ذكره ص ٤١٤– ٤١٥

٩٠) Bulletin Decadaire No. ٥٨٥

٩١) I bid

٩٢) أحمد الشربينى ، تاريخ التجارة المصرية فى عهد الحرية الاقتصادية (١٨٤٠– ١٩١٤)سلسلة تاريخ المصريين العدد رقم ٨٦ ص ٢١٤– ٢١٦

٩٣) وقد قام مجموعة من المهندسين الفرنسيين الإنشائيين التابعين لفنارات باريس وهم : Benarad , Turenne , Barbi بإقامة هذه الفنارات وكذلك الشمندورات المضيئة . راجع ١٩٠١ , ٢٢٠٩ , Bulletin Decadaire No.١٠٧١

٩٤) جريدة الأهرام عدد يوم ٢٢ أكتوبر ١٩٨٩ ص ١٣

٩٥) ويدعيان : Santter & Lemmonier

٩٦) Bulletin Decadaire , ١٢- ٧- ١٩٠٨, cf,
وانظر أيضا : Charles Roux , T. ٢ P. ١٥٦

٩٧) السيد حسين جلال ، الصراع الدولى حول استقلال قناة السويس ، رسالة دكتوراه غير منشورة ١٩٨١ آداب الإسكندرية ص ٢٧٢

٩٨) أ . د . كوبر ، جغرافية النقل البحرى ، ترجمة ربيع الملط ، الأكاديمية العربية للنقل البحرى منشأة المعارف ١٩٧٨ ص٥٢

٩٩) لمزيد من التفاصيل راجع للمؤلف كتاب : قناة السويس والأطماع الاستعمارية ص ص٨٢ – ٨٧

١٠٠) بيير رينوفان ، تاريخ العلاقات الدولية (١٨١٥- ١٩١٤) ج١ ص ٦٢٩
١٠١) لمزيد من التفاصيل عن هذا الموضوع راجع : السيد حسين جلال ، دور قناة السويس فى النهب الإستعمارى الاوروبى لشرق إفريقيا ، بحث قدم لمعهد الدراسات الإفريقية جامعة القاهرة فى الندوة الخاصة عن شرقى إفريقيا
١٠٢) الحمولة الصافية للسفينة هى الحمولة التى تتخذ اساسا لتحصيل رسوم العبور . ولمزيد من التفاصيل عن هذا الموضوع راجع للمؤلف ، قناة السويس و الأطماع الاستعمارية الدولية مرجع سبق ذكره ص ص ٢٠٣- ٢٥١
١٠٣) هى سفن صغيرة الحجم تنقل البضائع من السفينة الأم (الكبيرة) ثم تقوم بتوزيعها الى موانى عديدة ، إما لعدم إمكانية دخول السفينة الأم للموانى لكبر غاطسها وإما لسهولة وسرعة توزيع حمولات السفينة الأم من البضائع إلى الموانى المعنية .
١٠٤) red sea feeder shipping
١٠٥) ١٩٩٢ – ٥ -١٨ . LLOYDS LIST MAGAZINE
١٠٦) عبد لحميد القيسي ، مرجع سبق ذكره ص ٧٠
١٠٧) راجع الجدول رقم ٢٠
١٠٨) نشرات هيئة قناة السويس السنوية (١٩٨٠ – ٢٠٠٠)
١٠٩) المرجع السابق . وراجع الجدولين رقم ٢١ ، ٢٢
١١٠) نشرات هيئة قناة السويس للأعوام من ١٩٨٦ – ٢٠٠٥
١١١) نشرات هيئة قناة السويس أعوام ٢٠٠١ – ٢٠٠٥
١١٢) المرجع السابق
١١٣) المرجع السابق وراجع أيضاً الجدولين رقم ٢١ ، ٢٢
١١٤) نشرة هيئة قناة السويس السنوية لعام ٢٠٠٥
١١٥) المرجع السابق
١١٦) Bulletin decadaire ' No. ١١٠٤
١١٧) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع : السيد حسين جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ، مرجع سبق ذكره .جـ٢ ص ص (٣٧٩ – ٤٠٦)
١١٨) Bulletin decadaire 'ob. Cit. ١٢- ٧ - ١٨٧٧
١١٩) ١٨٨٠ . ٤ . ١٢ . ibid. No. ٢٩٩وراجع أيضاً : السيد حسين جلال ، المرجع السابق جـ١ ص ص ١٠٤ ، ١٠٥
١٢٠) farnie' op . cit . p . ٤٤١
١٢١) مصطفى خليل ، تطور الصراع نحو السيطرة على البترول . منشأة المعارف ، الإسكندرية ١٩٧٠ جـ١ ص ٥٩٦
١٢٢) Bulletin decadaire ' op.cit. No. ٦٥٣ P. ١٩٤٢
١٢٣) Bulletin decadaire ' op.cit.No. ٦٢٣ ' ١٢ . ٤ . ١٨٨٩
وأيضاً راجع Ibid. No. ٦٢٦ ١٢ . ٥ . ١٨٨٩ P. ١٨٠٦
١٢٤) جمال حمدان ، بترول العرب ، القاهرة ١٩٦٤ ص ص ١٦٢ – ١٧٠
١٢٥) السيد حسين جلال ، قناة السويس وتحديات المنافسة والطرق البديلة ، بحث منشور بمجلة إتحاد المؤرخين العرب (ندوة طرق التجارة العالمية عبر عصور التاريخ) حصاد ٨ سنة ٢٠٠٠ (جدول عن تطور حركة البترول فى القناة) . ص ص ٨١٤ – ٨٢٦
١٢٦) المرجع السابق
١٢٧) خميس الزوكة : مرجع سبق ذكرة ص ٢٠٧ .
١٢٨) المرجع السابق ص ٣٦٠
١٢٩) لمزيد من التفاصيل حول خط السوميد ، راجع . السيد حسين جلال ، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة – الإسكندرية ، دار المعارف ١٩٨٥ ص ص ١٣٩ – ١٤١
١٣٠) نشرة هيئة قناة السويس لعام ٢٠٠٠ ص ٧٥
١٣١) السيد حسين جلال ، قناة السويس والطرق البديلة ص ص ١٤٦ – ١٥٠
١٣٢) السيد حسن جلال ، المرجع السابق ص ص ١٤٣ – ١٤٥
١٣٣) أحد الخبراء فى مشاكل البترول ، راجع : – Odel petr , oil and world power ' Rotterdam ' ١٩٧٥ . PP. ١٦٩

١٣٤) جمال حمدان ، شخصية مصر جـ٢ ص ٨٣٢

١٣٥) المنفيون الروس والفرنسيون وغيرهم . راجع farnie ' op. cit. P. ٣٤٩

١٣٦) Charles roux ' l'ithme de suez tom ٢ paris . P ٣٠٨

١٣٧) Bulletin decadaire ' No. ١٠٩٧

١٣٨) Ibid . No. ١٠٣٣ – ٢٢ . ١ . ١٩٠٢

١٣٩) Bulletin decadaire ' No. ٦٧٤ – ١٢ . ٩ . ١٨٩٠P. ٢٠٥٤

١٤٠) Ibid No. ٥٤٨٠ – ١٢ . ٣ . ١٨٨٧ P١٤١٢

١٤١) White , arthur silva , the expansion of Egypt under the anglo – Egyptian condominium . London ١٨٩٩ . P . ٣٤٦

١٤٢) farnie , op. Cit. PP ٣٤٦ – ٧

١٤٣) Bulletin decadaire ' No. ٦٦٥ . ١٢ . ٦ . ١٨٩٠. P. ٢٠١٤

١٤٤) farnie op. Cit. PP ٣٥٣ – ٤

١٤٥) نشرات هيئة قناة السويس للأعوام من ٢٠٠٠ – ٢٠٠٦

١٤٦) هيئة قناة السويس – وحدة العائمات الصغيرة .

١٤٧) محمد متولى ، حوض الخليج العربي جـ١ ، القاهرة – ١٩٧٨ ص ص ٧٩ – ٨٢

١٤٨) Andreas Demetropoulos , direction department of fisheries. The marine of cybrus (الأنترت الرسمي لشبكة موقع جمهورية قبرص)

١٤٩) يبلغ الصيد فى قبرص حوالى ٣١٠٠ طن سنوياً (١١ مليون جنيه استرليني)

١٥٠) Alasadair & Stephan , op. Cit. P. ٤

١٥١) استخدمت عبارة ليسيبسيان نسبة إلى فرديناند دليسيبس الفرنسي الذي كان وراء شق قناة السويس .

١٥٢) المرجع السابق ، وراجع أيضاً الشكل رقم ٥ الذي يوضح لنا حركة التيارات البحرية فى البحر الأحمر . خميس الزوكة ، ص ٤٤

١٥٣) Alasadair & Stephan , op. Cit.

١٥٤) Ibid

١٥٥) السيد حسين جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ، مرجع سبق ذكره ص ٤٣٢

١٥٦) Bulletin decadaire ' No. ٣٩٣ , ٢٢. ١١ . ١٨٨٢ P. ١٩٨